Panhard & Levassor

INGÉNIEURS-CONSTRUCTEURS

19, Avenue d'Ivry, 19

PARIS

VOITURES MÉCANIQUES & BATEAUX

Avec Moteur à Pétrole

Panhard & Levassor

INGÉNIEURS-CONSTRUCTEURS

19, Avenue d'Ivry, 19

PARIS

EXPOSITION UNIVERSELLE
DE PARIS 1878
GRAND PRIX

EXPOSITION UNIVERSELLE
DE PARIS 1889
HORS CONCOURS, MEMBRE DU JURY

VOITURES MÉCANIQUES & BATEAUX

Avec Moteur à Pétrole

La troisième course des automobiles

C'est ce matin que pour la troisième fois les voitures automobiles vont s'élancer en course sur les grandes routes de France !

En 1894, Paris-Rouen, 120 kilomètres ; en 1895, Paris-Bordeaux-Paris, 1,100 kilomètres. Enfin, aujourd'hui, commence la formidable épreuve Paris-Marseille et retour, en tout dix départements à traverser et 1,728 kilomètres à franchir !

LES CONCURRENTS

Les voitures engagées sont au nombre de quarante ; en voici la liste :

ORDRE DE DÉPART	NUMÉROS D'INSCRIPTIONS	NOMS DES CONCURRENTS	AGENT MOTEUR	NOMBRE DE PLACES
1	33	Fisson	Pétrole	4
2	41	Delahaye	—	4
3	11	de Dion et Bouton	*Vapeur*	4
4	29	Mon Parise Voites Automes	Pétrole	4
5	30	—	—	4
6	32	Fisson	—	2
7	6	Panhard et Levassor	—	4
8	44	Peugeot et Cie	—	2
9	19	Mors	—	3
10	5	Panhard et Levassor	—	2
11	42	Delahaye	—	4
12	36	Tridon	—	2
13	20	Bollée	—	4
14	12	De Dion	*Vapeur*	4
15	37	Tissandier	Pétrole	2
16	43	Société Rochet-Schneider	—	4
17	8	Panhard et Levassor	—	4
18	34	Lefebvre	—	3
19	9	Lebrun	—	2
20	4	Demont	*Vapeur*	4
21	16	Foucher et Delachanal	Pétrole	2
22	22	Michelin	—	2
23	26	Landry et Beyroux	—	2
24	45	Peugeot	—	2
25	18	Mors	—	2
26	27	Landry et Beyroux	—	4
27	48	Cte de Chasseloup-Laubat	—	4
28	24	Triouleyre	—	2
29	25	Triouleyre	—	2
30	28	Rossel	—	2
31	38	Tenting	—	4
32	46	Peugeot et Cie	—	5
33	7	Panhard et Levassor	—	6
34	10	De Dion et Bouton	*Vapeur*	5
35	49	Cte de Chasseloup-Laubat	Pétrole	6
36	35	Lefebvre	—	6
37	47	Bollée	—	2
38	23	Michelin	—	2
39	21	Bollée	—	2
40	39	Michelin	—	2

soit trente-six voitures à pétrole et quatre seulement à vapeur.

L'ITINÉRAIRE

La course est divisée en dix journées, avec arrêt obligatoire pendant la nuit dans les villes dites d'étape. Les voitures y seront remisées en des parcs spéciaux étroitement surveillés, où nulle réparation aux véhicules ne sera tolérée. Toutes les réparations devront donc être faites en cours de route, et leur durée sera comptée comme temps de marche.

Les concurrents seront réunis ce matin à huit heures autour de l'Arc de Triomphe. Ils se mettront en marche à huit heures cinquante exactement, se dirigeant sur Versailles, place d'Armes, où sera donné le signal du départ définitif.

Voici l'itinéraire qu'ils suivront :

PREMIÈRE JOURNÉE *(jeudi 24 septembre)* : Versailles — Choisy-le-Roi — Villeneuve-Saint-Georges — Montgeron — Melun — Montereau — Pont-sur-Yonne — Sens — Villeneuve — Joigny — Appoigny — Auxerre (178 kil. 500).

Contrôle d'arrivée : *café du Chariot d'Or*. Parc de remisage : hôtel Denizot.

DEUXIÈME JOURNÉE *(Vendredi 25 septembre)*. — Auxerre (contrôle de départ route d'Avallon) — Cravant — Avallon — Vitteaux — Sombernon — Plombières-lès-Dijon — Dijon (151 kilomètres).

Contrôle d'arrivée : *Brasserie du Lion de Belfort*. Parc de remisage : aux Docks de Bourgogne.

TROISIÈME JOURNÉE (*Samedi 26 septembre*) : Dijon (contrôle de départ : *Brasserie du Lion de Belfort*) — Gevrey — Nuits — Beaune — Chagny — Chalon-sur-Saône — Sennecy-le-Grand — Tournus — Mâcon — Crêches — Saint-Georges-de-Reneins — Villefranche — Anse — Quincieux — Saint-Germain-au-Mont-d'Or — Neuville — Lyon (198 kilomètres).

Contrôle d'arrivée : *Café Morin*, quai de Cuire. Parc de remisage : Manège Doué, 32, quai Perrache.

QUATRIÈME JOURNÉE (*Dimanche 27 septembre*) : Lyon (départ *café Laguet*, route de Vienne et d'Antibes, 53) — Saint-Fons — Saint-Symphorien — Vienne — Le Péage-de-Roussillon — Saint-Rambert-d'Albon — Tain — Valence — Livron — Montélimar — Donzère — Mondragon — Orange — Bédarrides — Sorgues — Avignon (227 kilomètres 800).

Contrôle et parc de remisage : Auberge du *Lion d'or*, à la porte Saint-Lazare.

CINQUIÈME JOURNÉE *(lundi 28 septembre)* : Avignon (contrôle de départ porte Limbert) — Saint-Andiol — Lénas — Salon — Aix — Septèmes — Marseille (109 kilomètres).

Contrôle d'arrivée : *café du Mûrier*, à Saint-Antoine. Parc de remisage : au Prado, *café de la Plage*.

PANHARD & LEVASSOR, INGÉNIEURS-CONSTRUCTEURS

19, Avenue d'Ivry, PARIS

VOITURES MÉCANIQUES AVEC MOTEUR A PÉTROLE SYSTÈME DAIMLER

FORMES. — Nos voitures peuvent avoir des formes très variées, on en jugera par les gravures ci-après. Elles se font généralement à deux et quatre places et nous commençons à en faire à six places.

MOTEUR. — La voiture est actionnée par un moteur à pétrole à deux cylindres placé à l'avant, le moteur est abordable sur toutes ses faces, son graissage et son entretien sont très faciles. Le fonctionnement a lieu sans dégagement d'odeur ni de fumée. La mise en marche se fait en quelques minutes.

DIRECTION. — Se fait par l'intermédiaire d'un levier que le conducteur tient de la main gauche ; cette direction, en raison de la combinaison employée, est douce et ne donne lieu à aucune fatigue. La facilité d'évolution est d'autant plus grande qu'on peut marcher en arrière.

VITESSES. — Sont variables de la petite à la grande. On règle généralement la grande vitesse à 20 kilomètres à l'heure ce qui est une marche très prudente ; mais, si on le désire, et surtout dans les pays peu accidentés, on peut marcher plus vite. On passe de la grande vitesse aux vitesses inférieures en agissant sur un levier. La petite vitesse est employée dans les montées et dans les mauvais passages. En route sèche et en bon état on peut gravir dix centimètres par mètre.

FREINS. — Il y en a deux, l'un qui se manœuvre avec une pédale, l'autre avec un levier ; ce dernier n'est employé que pour les fortes descentes ou pour des arrêts instantanés.

PÉTROLE. — On emploie de l'essence ordinaire de pétrole à la densité de 700/705, que l'on trouve chez la plupart des épiciers. Un réservoir placé à l'avant contient une provision d'essence pour environ 80 kilomètres, mais en emportant une provision supplémentaire on peut faire 300 kilomètres et plus.

EAU. — Une petite provision d'eau, contenue dans un réservoir spécial, est nécessaire pour rafraîchir les cylindres du moteur. Cette provision doit être renouvelée lorsque l'on fait de longs parcours, par exemple tous les 50 kilomètres.

CONSOMMATION. — Elle varie selon qu'il s'agit de voitures à 2 places ou à 4 places et selon que les routes sont plus ou moins accidentées ou plus ou moins mauvaises ; en moyenne, la dépense kilométrique peut être estimée à 4 centimes pour les voitures à deux places et 5 centimes pour celles à quatre places.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

Les voitures sont livrées peintes, prêtes à fonctionner; elles ont été au préalable essayées sur un parcours de plus de 100 kilomètres. Elles sont, à la volonté du client, garnies en drap ou en maroquin.

Les roues sont en bois avec cercles en fer. Sur demande nous fournissons des roues avec bandages en caoutchouc, ces dernières donnent un roulement plus doux et moins bruyant, elles préservent bien le mécanisme, mais elles sont d'un prix assez élevé.

La caisse de la voiture est suspendue sur des ressorts très flexibles et comme, d'autre part, la garniture des coussins est très élastique, les voyageurs sont bien portés et ils peuvent faire de longues courses sans fatigue.

Les voitures peuvent être munies de capotes, de parasols, de pavillons simples ou de pavillons avec glaces sur le devant, de manière à les rendre très confortables.

Nous nous tenons à la disposition de nos clients pour leur donner tous les renseignements nécessaires sur la conduite et l'entretien des voitures.

Enfin, on pourra toujours voir dans nos ateliers, 19, avenue d'Ivry, à Paris, les voitures de nos principaux types.

Concours du PETIT JOURNAL 1894

PREMIER PRIX

Course Paris-Bordeaux et retour 1895

VOITURE ARRIVÉE LA PREMIÈRE

Prix de M. le Président de la République.

Prix de la Ville de Bordeaux.

Deuxième Prix de la Course.

TARIF

Voiture a deux places	4.200
Voiture a deux places avec capote en vache vernie doublée drap	4.500
Voiture a deux places avec capote et avance démontable avec glace	4.800
Voiture a deux places forme cab avec glace	4.800
Voiture a quatre places forme dog-cart	5.000
Voiture a quatre places forme dog-cart avec capote démontable en vache vernie doublée drap	5.350
Voiture a quatre places forme charrette anglaise (sans capote)	5.000
Voiture a quatre places forme wagonnette	5.300
Voiture a quatre places forme wagonnette avec pavillon toile caoutchoutée et glaces sur le devant	5.650
Voiture a quatre places forme phaéton	5.300
Voiture a quatre places forme phaéton avec capote vache vernie doublée drap	5.650
Voiture a quatre places forme vis-a-vis	5.400
Voiture a quatre places forme mylord	5.800
Voiture a quatre places forme mylord avec pavillon	6.000
Voiture a quatre places forme petit omnibus	6.000
Omnibus a quatre places avec siège séparé pour conducteur	6.500
Voiture a six places forme break	5.800
Voiture a deux places avec ballon à l'arrière pour menues marchandises	5.500
Voiture de livraison	5.800
Parasols pour voiture à deux places	125
Parasols pour voiture à quatre places	150
Plus-value pour roues en caoutchouc pour voitures à deux places	400
Plus-value pour roues en caoutchouc pour voitures à quatre places	500
Plus-value pour roues en caoutchouc pour voitures à six places	600

CONDITIONS :

Les prix de nos voitures sont nets, ils s'appliquent à la marchandise prise dans nos ateliers et payables : un tiers à la commande, deux tiers à la livraison, avec deux pour cent d'escompte.

Paris, juillet 1895.

RETOUR

SIXIÈME JOURNÉE (*mardi 29 septembre*) : Marseille (contrôle de départ : *café du Mûrier*) — Avignon.

Contrôle à la porte Limbert (109 kilomètres).

SEPTIÈME JOURNÉE (*mercredi 30 septembre*) : Avignon (contrôle de départ : auberge du *Lion-d'Or*, porte Saint-Lazare) — Lyon (contrôle *café Laguet*, route de Vienne, 53), 227 kil. 800.

HUITIÈME JOURNÉE (*Jeudi 1er octobre*) : Lyon (contrôle de départ, *café Morin*, quai de Cuire). — Dijon (contrôle à la brasserie du *Lion de Belfort*) (198 k.)

NEUVIÈME JOURNÉE (*vendrédi 2 octobre*) : Dijon (contrôle de départ à la brasserie du *Lion de Belfort*). — On ne s'arrête pas à Auxerre, le contrôle de retour étant à Sens, où il est installé au *Café de l'Ecu*, rue de Lorraine et le parc de remisage au marché Couvert.

DIXIÈME JOURNÉE (*samedi 3 octobre*) : Sens (contrôle de départ *café de l'Ecu*) — Versailles et Paris.

Le contrôle terminus est installé au restaurant Gillet, à la porte Maillot.

Cette dernière étape est de 120 kilomètres.

QUELQUES INDICATIONS

A ces renseignements détaillés qui permettront aux milliers de curieux échelonnés le long de la route de Paris à Marseille de suivre les péripéties de la course, nous ajouterons ceux-ci :

Les parcs seront ouverts à six heures du matin, et à sept heures toutes les voitures devront en être sorties.

Les départs seront donnés successivement par le starter aux concurrents dans leur ordre d'arrivée de la veille.

En ce qui concerne l'heure à laquelle passeront les voitures sur les divers points du parcours, nous ne pouvons, on le comprend, donner aucune indication précise. Disons seulement que la vitesse moyenne des concurrents peut être calculée entre vingt-cinq et trente kilomètres à l'heure.

Les prix à distribuer s'élèvent à une cinquantaine de mille francs, un beau denier ! qui sera vraisemblablement partagé entre trois ou quatre lauréats.

La valeur de ces prix est établie de telle façon que le premier sera le double du second, le second le double du troisième, et ainsi de suite.

LE CHEMIN PARCOURU

Et maintenant que nous avons consciencieusement délimité la route à suivre, il nous reste à jeter un coup d'œil sur le chemin parcouru par l'automobile, cet indispensable complément de la vélocipédie. Il n'est pas très loin de nous, en effet, le jour où les agents effarés dressaient procès-verbal à M. Serpollet qui avait eu l'audace de lancer sur les boulevards sa voiture à vapeur, la seule qui fût en circulation dans Paris.

Or, depuis trois ans, douze cents automobiles ont été fabriquées en France et il est aisé de prévoir, qu'en 1900, dix mille voitures à moteur sillonneront les belles routes de notre pays.

Nul ne contestera que le *Petit Journal* ait été pour beaucoup dans ce mouvement, et s'il est quelqu'un qui puisse hautement revendiquer la part qu'il y a prise, c'est évidemment notre collaborateur Pierre Giffard.

La course Paris-Rouen, organisée par lui, a été à l'automobile ce que la course Paris-Brest fut à la vélocipédie. Elle a été la grande poussée qui force à reculer la routine humaine, cette routine que l'apôtre de la bicyclette a, sur ce point encore, si résolument et si heureusement combattue.

Gilbert Thuillier.

Hier matin, dès huit heures, les voitures automobiles engagées dans la grande course Paris-Marseille-Paris commençaient à se grouper place de l'Etoile, à l'entrée de l'avenue de la Grande-Armée.

Spectacle pittoresque et animé. Un à un, les véhicules viennent se ranger sous les ordres du starter, M. Berlier. Ducs, cabriolets, phaétons, victorias, mylords, évoluent avec grâce et sont vivement admirés par la foule, maintenue par un service d'ordre organisé par M. Gaillot, directeur de la police municipale.

Les premières aux rendez-vous sont la wagonnette à double suspension de M. Triouleyre (n° 24), puis les voitures de la Maison parisienne (nos 29 et 30), les voitures Panhard et Levassor, le break et le dog-car Delahaye, etc. Il y en a de tous les genres, à deux, trois, quatre places et au-dessus. La plupart ont comme agent moteur le pétrole et le bidon de fer-blanc se remarque sur tous les véhicules, au milieu des accessoires de voyage, valises, vêtements, provisions de toute sorte.

A huit heures et demie seize voitures sont déjà venues prendre leur place et, dans l'espace réservé, les invités arrivent nombreux. Des représentants du monde des sciences et de la finance, l'Automobile-Club au grand complet, deux généraux, des officiers supérieurs, des ingénieurs, des savants et nombre de jolies femmes prêtes à s'enthousiasmer pour la locomotion automobile comme elles se sont enthousiasmées pour la bicyclette.

Les voiturettes système Bollée sont très entourées.

De nombreux amateurs sont venus assister au départ dans leurs automobiles. Les cyclistes sont en foule et, derrière la foule, dans l'avenue du Bois-de-Boulogne, un groupe de gentlemen à cheval contemple avec une curiosité mélancolique les élégantes machines si obéissantes, si pratiques qui représentent la locomotion de l'avenir.

PANHARD & LEVASSOR

Constructeurs

19, Avenue d'Ivry, 19

PARIS

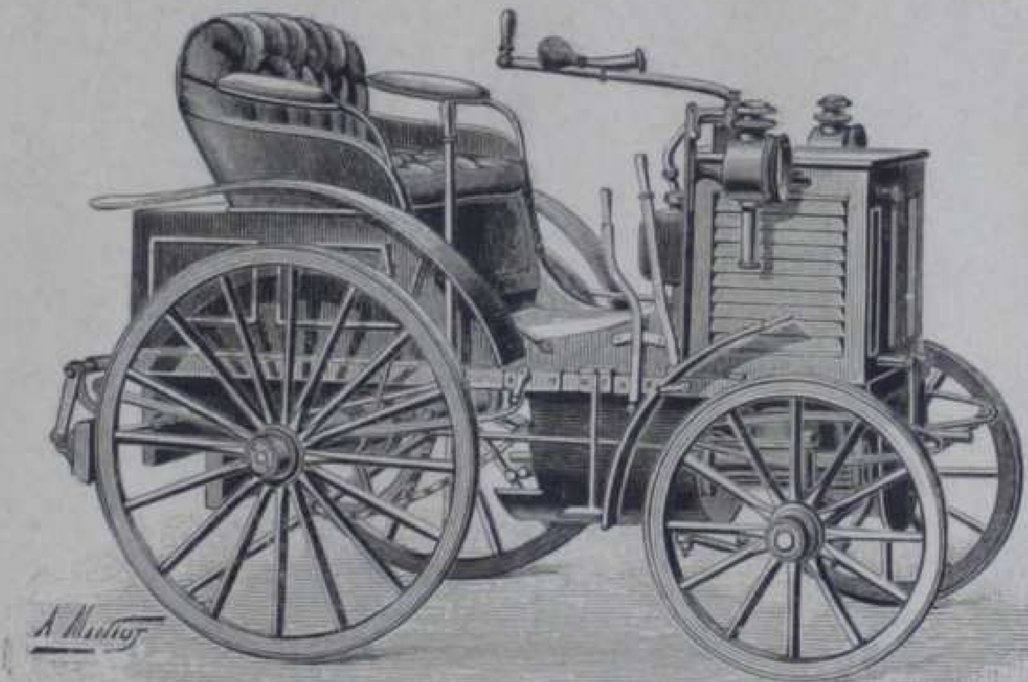
Concours du *Petit Journal*

PREMIER PRIX

Course de Paris - Bordeaux et retour

(1.200 kilomètres)

VOITURE ARRIVÉE PREMIÈRE



Voiture a deux places

A huit heures cinquante, heure militaire, M. Berlier donne le signal du départ et une à une — elles sont maintenant vingt — les voitures des concurrents se mettent en route pour Versailles, précédées par la voiture de M. Serpollet, commissaire de la course.

Voici la liste des automobiles qui composent le pittoresque cortège :

ORDRE DE DÉPART	NUMÉROS D'INSCRIPTIONS	NOMS DES CONCURRENTS	AGENT MOTEUR	NOMBRE DE PLACES
1	33	Fisson....................	Pétrole	4
2	41	Delahaye................	—	4
4	29	Mon Parisse Voitures Automes	—	4
5	30	—	—	4
7	6	Panhard et Levassor.....	—	4
8	44	Peugeot et Cie...........	—	2
10	5	Panhard et Levassor.....	—	2
11	42	Delahaye.................	—	4
13	20	Bollée....................	—	4
14	12	De Dion..................	*Vapeur*	4
17	8	Panhard et Levassor.....	Pétrole	4
19	9	Lebrun....................	—	2
23	26	Landry et Beyroux.......	—	2
24	45	Peugeot..................	—	2
28	24	Trioulcyre...............	—	2
29	25	Trioulcyre...............	—	2
30	28	Rossel....................	—	2
32	46	Peugeot et Cie..........	—	5
33	47	Bollée....................	—	2
34	7	Panhard et Levassor.....	—	6

auxquels il faut ajouter les motocycles 13 et 14 (de Dion), 51 et 52 (Michelin).

La foule se presse sur le passage des véhicules et applaudit.

A Versailles

A Versailles comme à Paris, nombre considérable de curieux. Dès neuf heures du matin l'avenue de Saint-Cloud, et la place d'Armes où doit être donné le départ, sont envahies par la foule.

Sur la place, des drapeaux et des pancartes portant chacune un numéro et indiquant l'emplacement des voitures sont accrochés aux arbres. Grâce à cette mesure aucun désordre ne se produit, et lorsqu'à dix heures moins vingt-cinq arrivent les premiers concurrents précédés d'un tricycle Bollée, chaque voiture va se placer à son poste de départ.

Il est environ dix heures un quart lorsque tout le monde est en place. A ce moment le soleil brille et éclaire joyeusement la foule. Chaque véhicule est l'objet de la plus curieuse attention.

Les concurrents, l'air très affairé, jettent un dernier coup d'œil, serrent un écrou par-ci, mettent une goutte d'huile par-là. Mais l'heure du départ est proche. M. Berlier lance plusieurs coups de sifflet prolongés, les agents font à grand'peine ranger la foule devenue de plus en plus compacte et au milieu de laquelle il est très difficile d'ouvrir un passage.

Enfin il est onze heures, le signal du départ est donné. La voiture 33, la première à partir, s'ébranle et presque aussitôt prend une allure rapide; cette voiture est immédiatement suivie des nos 41, 29 et 30, qui s'élancent à leur tour aux acclamations répétées de la foule.

Un accident

A peine les quatre premières voitures sont-elles en marche qu'une longue rumeur s'élève venant de l'avenue de Paris. Le bruit se répand aussitôt qu'un homme vient d'être écrasé par une automobile. Au même instant apparaissent, revenant à leur point de départ, les voitures précédemment parties. Le bruit se confirme. Un imprudent, M. Lévy, demeurant rue d'Anjou, à Versailles, qui, malgré les ordres donnés, était resté sur le passage, a été renversé par le n° 33 et a été assez grièvement blessé à la tête et sur diverses parties du corps. Relevé aussitôt, M. Lévy, après avoir reçu des soins dans une pharmacie, a été reconduit en voiture à son domicile.

Nouveau départ

Cependant les concurrents sont revenus à leur point de départ. MM. Berlier et de La Valette procèdent à un nouveau départ. Il est exactement 11 heures 10 lorsque le n° 33 qui ouvre la marche se remet en route, puis c'est au tour des nos 41, 29, 30, 6, 44, 5, 42, 20, 12, 8, 9, 26, 45, 24, 25, 28, 46, 47, 7 et 24, soit 21 voitures sur 40 inscrites. Les motocycles 13, 14, 51 et 52 ferment la marche.

Afin de faciliter le départ et d'éviter des erreurs de route, à la sortie de Versailles, le Touring-Club de France avait eu l'heureuse idée d'apposer au croisement des rues et des avenues des affiches indicatrices.

De son côté la Société vélocipédique versaillaise, qui s'était chargée du contrôle, avait envoyé plusieurs de ses membres montés à bicyclettes pour préparer le parcours.

Il est onze heures et demie lorsque le départ est terminé.

(Dépêches de nos correspondants)

Melun. — Le n° 12 (de Dion et Bouton) est passé ici à 12 h. 53; le n° 21 (Bollée) à 1 h. 5; le n° 47 (Bollée) à 1 h. 9; le n° 41 (Delahaye) à 1 h. 13; le n° 51 (Michelin) à 1 h. 18; le n° 20 (Bollée) à 1 h. 22; le n° 52 (Michelin) à 1 h. 26.

Les nos 8 (Panhard et Levassor) et 42 (Delahaye) passent à 1 h. 27; le n° 26 (Landry et Beyroux) à 1 h. 30; le n° 7 (Panhard) à 1 h. 32; le n° 28 (Rossel) à 1 h. 34; le n° 13 à 1 h. 41; le n° 15 à 1 h. 42; le n° 44 (Peugeot) à 1 h. 52; le n° 14 à 2 h. 1; les nos 30 (Maison parisienne) et 46 (Peugeot) à 2 h. 7.

Le n° 29 (Maison parisienne) passe ici à 2 h. 9; les nos 45 et 43 (Société Rochet-Schneider) à 2 h. 12; le n° 9 et le n° 5 (Panhard et Levassor) à 2 h. 18; le n° 24 (Trioulcyre) à 2 h. 30; le n° 23 (Michelin) à 2 h. 34.

PANHARD & LEVASSOR

Constructeurs

19, Avenue d'Ivry, 19

PARIS

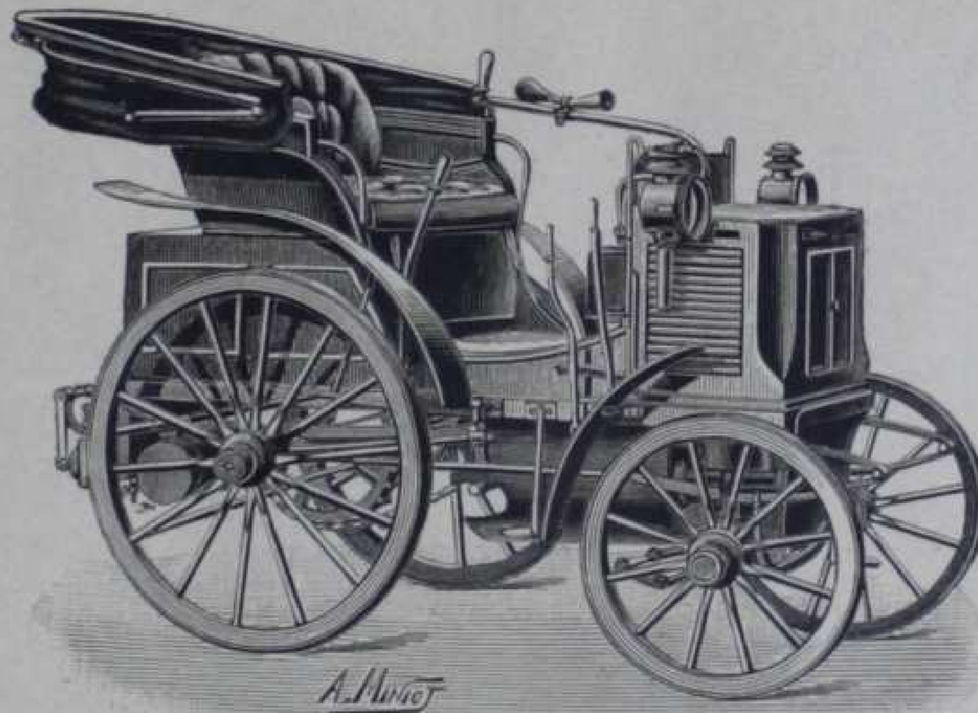
Concours du *Petit Journal*

PREMIER PRIX

Course de Paris - Bordeaux et retour

(1.200 kilomètres)

VOITURE ARRIVÉE PREMIÈRE



Voiture a deux places, avec capote

Le nº 37 (Tissandier), à 2 h. 35. Ce dernier a un boulon cassé qu'il va réparer. La voiture à vapeur nº 12 s'est arrêtée 8 minutes pour charger de l'eau et du coke.

A 4 h. 44 passe le tricycle Michelin 39, précédant la voiture nº 6 à 4 h. 45.

Montereau. — Le nº 47 est passé 1er à Montereau à 2 h. 5. Un grand nombre de personnes de la ville et des environs s'intéressant à ce concours attendent le passage des concurrents; le nº 41 est passé à 2 h. 17; le nº 51, à 2 h. 20.

Le nº 20 passe à 2 h. 35; le nº 52 à 2 h. 36; le nº 8 à 2 h. 37; le nº 26 à 2 h. 42; le nº 7 à 2 h. 43; le nº 42 à 2 h. 45; le nº 13 (tricycle de Dion) à 2 h. 47; le nº 15 (tricycle de Dion) à 2 h. 50; le nº 21 à 2 h. 59; le nº 28 à 3 h. 6.

Le nº 45 (Peugeot) passe à 3 h. 10; le nº 5 à 3 h. 15; le nº 14 (tricycle de Dion) à 3 h. 30; le nº 12 à 3 h. 30.

Le nº 44 passe à 3 h. 40, le nº 30 à 3 h. 40, le nº 29 à 3 h. 43.

Le nº 43 passe à 3 h. 48, le nº 37 à 3 h. 55, le nº 9 à 4 h., le nº 46 à 4 h.

Le nº 24 passe à 4 h. 17. A 4 h. 40, 20 voitures au total sont passées et 5 tricycles.

Le tricycle nº 52, ayant crevé son pneumatique à la sortie de la ville, a subi un retard de 24 minutes.

Un petit incident à signaler : un malheureux chien qui se trouvait sur le passage de la voiture nº 12 a été sérieusement maltraité.

Le nº 6 passe à 5 h. 50; le nº 39 à 5 h. 58; le nº 23 à 6 h.

Pont-sur-Yonne. — Le nº 47 passe à 2 h. 47; le nº 51 à 3 h. 8; le nº 41 à 3 h. 9; le nº 20 à 3 h. 18; le nº 8 à 3 h. 33; le nº 26 à 3 h. 35; le nº 7 à 3 h. 38.

Sens. — Le nº 47 passe ici à 3 h. 5.

Le nº 41 passe à 3 h. 29, le nº 20 à 3 h. 37, le nº 8 à 3 h. 57, le nº 21 à 3 h. 58, le nº 26 à 4 h., le nº 7 à 4 h. 1, le nº 42 à 4 h. 5.

Le nº 45 passe à 4 h. 8; le nº 13 et le nº 15 à 4 n. 13. Ces deux tricycles, pour éviter une voiture de vendange au bas de la côte qui mène au village de Rosoy, à 4 kilomètres après Sens, se sont pris roue à roue. Ils continuent néanmoins leur route.

Le nº 5 passe à 4 h. 18, le nº 52 à 4 h. 22, le nº 28 à 4 h. 38, le nº 44 à 4 h. 49, le nº 43 à 5 h. 9, le nº 14 à 5 h. 11, le nº 46 à 5 h. 15, le nº 30 à 5 h. 22.

Le nº 37 passe à 5 h. 29; le nº 29 à 5 h. 51; le nº 9 à 6 h. 2; le nº 24 à 6 h. 38; le nº 6 à 7 h. 15.

Villeneuve-sur-Yonne. — Le nº 47 passe à Villeneuve-sur-Yonne à 3 h. 40, le nº 41 à 3 h. 58, le nº 20 à 4 h. 15, le nº 21 à 4 h. 22, le nº 8 à 4 h. 27, le nº 26 à 4 h. 31, le nº 7 à 4 h. 34, le nº 45 à 4 h. 35, le nº 42 à 4 h. 37, le nº 5 à 4 h. 53.

Joigny. — Le nº 47 passe premier sur le pont de Joigny à 4 h. 10, le tricycle nº 51 est second à 4 h. 30.

Le nº 41 passe à 4 h. 39; le nº 21 à 4 h. 55; le nº 20 à 5 h. 4; le nº 8 à 5 h. 7; les nos 7 et 5 à 5 h. 15; le nº 42 à 5 h. 17; les tricycles nos 13 et 15 à 5 h. 21; le nº 26 à 5 h. 25. Aucun accident à signaler.

Le tricycle 52 passe à 5 h. 30; le nº 45 à 5 h. 55; le nº 44 à 5 h. 56; le nº 28 à 6 h. 14; le nº 43 à 6 h. 15; le tricycle 14 à 6 h. 34; le nº 46 à 6 h. 41; le nº 37 à 6 h. 43 et le nº 30 à 6 h. 53.

Le nº 29 passe à 7 h. 27; le nº 9 à 7 h. 59; le nº 6 à 8 h. 20; le nº 24 à 8 h. 45.

Appoigny. — Le nº 47 est passé ici à 4 h. 47; la deuxième voiture impossible à contrôler; le nº 51 passe à 5 h. 8; le nº 41 à 5 h. 20; le nº 21 à 5 h. 30; le nº 20 à 5 h. 46; le nº 8 à 5 h. 47.

Auxerre. — Le nº 47 (voiturette Léon Bollée) arrive 1er à 5 h. 3' 3".

Le nº 51 arrive à 5 h. 29; le nº 41 à 5 h. 43.

Le nº 21 arrive à 5 h. 53; le nº 8 arrive à 6 h. 9; le nº 5 arrive à 6 h. 11; le nº 7 arrive à 6 h. 18; le nº 42 arrive à 6 h. 25; le nº 20 à 6 h. 26; le nº 13 à 6 h. 31; le nº 15 à 6 h. 31; le nº 26 arrive à 6 h. 33.

Le nº 44 arrive à 6 h. 55; le nº 52 à 7 h. 1; le nº 45 à 7 h. 26; le nº 28 à 7 h. 46; le nº 46 à 7 h. 51; le nº 43 à 7 h. 52; le nº 14 à 7 h. 59.

LA PREMIÈRE JOURNÉE

(Dépêches de notre envoyé spécial)

Auxerre, 24 septembre, 9 h. 15 soir.

On ne rencontrait personne, et pour cause, cet après-midi dans les rues d'Auxerre, première ville d'étape de la grande course d'automobiles, toute la population s'étant échelonnée le long de la route de Joigny par où devaient arriver les voitures.

On s'écrase autour du contrôle devant les dépêches, signalant le passage à Montereau, à Pont-sur-Yonne, à Sens, puis à Joigny.

Des premiers concurrents, c'est le nº 47, la voiturette-tandem de M. Léon Bollée, qui tient la tête et on se rendait compte qu'elle ne pouvait être bien loin.

De nombreux cyclistes se portent à sa rencontre; les dames braquent leurs lorgnettes sur la route; les photographes préparent leurs objectifs.

Soudain un remous se produit dans la foule. On perçoit des coups de corne encore lointains; puis, un point noir apparaît à l'extrémité de l'avenue. Il s'avance, les coups de corne se rapprochent, les curieux se rangent précipitamment et la voiturette Bollée passe au milieu d'eux comme un éclair.

Elle dévale, à une vitesse de 60 kilomètres à l'heure au moins, la longue et rapide descente qui aboutit au carrefour où est installé le contrôle; là, M. Léon Bollée s'arrête brusquement et signe sur la feuille de passage. Il est exactement 5 heures 3 minutes 3 secondes.

Le nº 51, un tricycle Michelin, conduit par M. Collomb, arrive à 5 h. 29, et la voiture à quatre roues nº 41 de M. Delahaye, conduite par M. Archdéacon, troisième, à 5 h. 43.

Puis [illegible] une voiturette, conduite

PANHARD & LEVASSOR

Constructeurs

19, Avenue d'Ivry, 19

PARIS

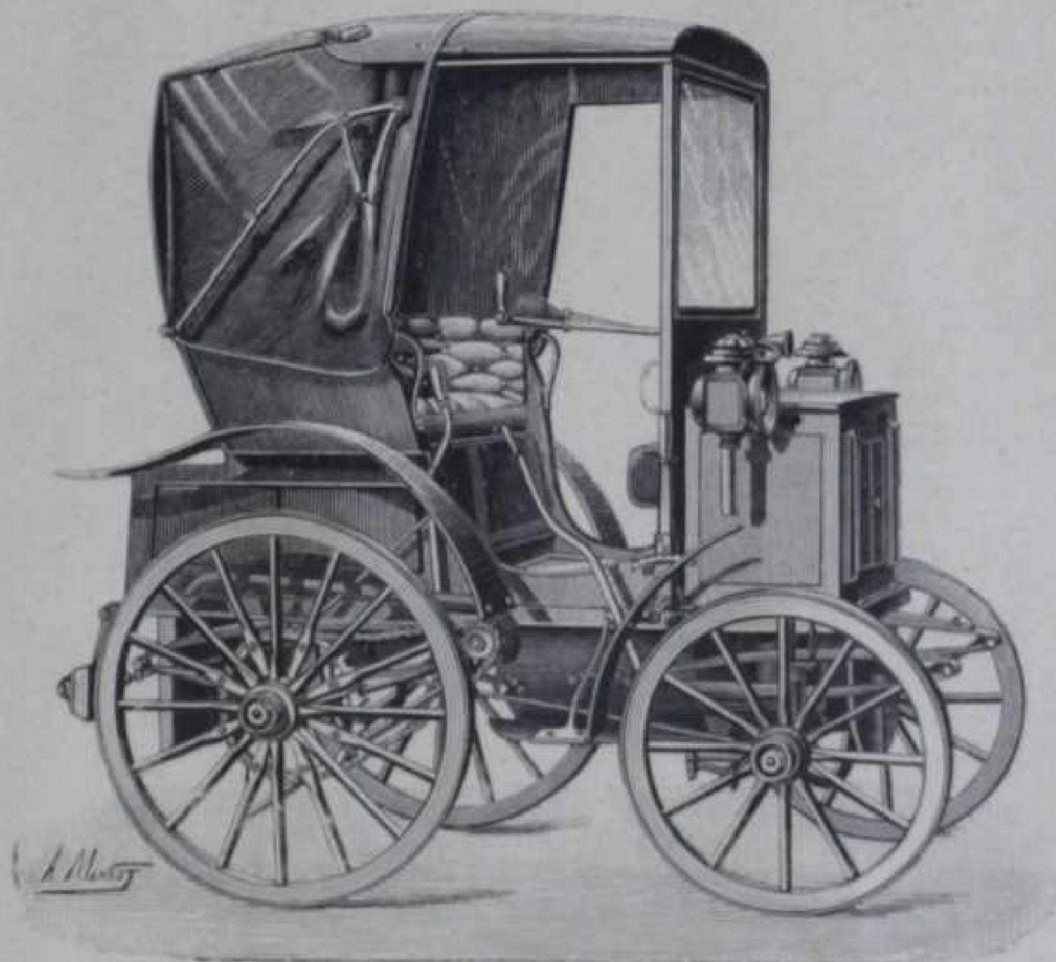
Concours du *Petit Journal*

PREMIER PRIX

Course de Paris-Bordeaux et retour

(1.200 kilomètres)

VOITURE ARRIVÉE PREMIÈRE



Voiture a deux places avec capote et avance démontable avec glace

par M. Amédée Bollée, est contrôlée à 5 h. 53; le n° 8, à MM. Panhard et Levassor, à 6 h. 9; le n° 5, conduit par M. Levassor, à 6 h. 11; le n° 7 à 6 h. 18; le n° 42, conduit par M. Delahaye, à 6 h. 25; le n° 20, autre Bollée, à 6 h. 26; le n° 13, à 6 h. 31; le n° 15, à 6 h. 31; et le n° 26, à 6 h. 33.

Aussitôt après avoir signé au contrôle tenu par MM. Leclair, Rouillé, de Just, Cerneau, Gibier et Dupré, membres du Touring-Club, les concurrents, sous la conduite d'un cycliste, conduisent leur voiture au parc.

Il est, comme je l'ai dit hier, très étroitement surveillé et aucune réparation aux véhicules n'y est tolérée.

10 h. 35 soir.

La nuit est venue, mais les curieux tiennent bon.

Depuis sept heures, les voitures arrivent avec leurs feux allumés : blanc à l'avant, rouge à l'arrière.

Les voitures arrivées sont actionnées par des moteurs à pétrole. La vapeur est vaincue.

Demain à sept heures les concurrents se remettront en route pour Dijon. Je m'arrangerai pour les y précéder.

DEUXIEME JOURNEE. — 25 SEPTEMBRE

(Dépêches de nos correspondants)

Sens. — Le n° 10 passe à 5 h. 58. Il fait un temps épouvantable; la pluie et le vent font rage depuis cette nuit.

Joigny. — Le n° 10 (de Dion et Bouton) passe ce matin à 7 h. 5.

Auxerre. — Vingt et une voitures sont parties ce matin à six heures; les autres sont restées pour réparations. Le départ s'est fait par une effroyable tempête de pluie et de vent.

Cravant. — Le n° 47 (Léon Bollée) passe à 7 h. 40, le n° 52 (Michelin) à 7 h. 41, le n° 41 (Delahaye) à 7 h. 43, le n° 7 à 7 h. 44, le n° 8 à 7 h. 55, le n° 42 à 8 h. 2, le n° 46 (Peugeot) à 8 h. 9, le n° 30 à 8 h. 10, le n° 15 à 8 h. 17, le n° 29 à 8 h. 16, le n° 26 à 8. h. 17.

Le n° 50 à 8 h. 34, le n° 43 à 8 h. 35, le n° 28 à 9 h. 20, le n° 20 à 9 h. 45.

Vermenton. — Voitures passées : n° 47 à 7 h. 47, n° 51 à 7 h. 48, n° 5 à 7 h. 50, n° 8 à 7 h. 59, n° 7 à 8 h. 1, n° 21 à 8 h. 2, n° 6 à 8 h. 6, n° 41 à 8 h. 6, n° 39 à 8 h. 18, n° 46 à 8 h. 19, n° 42 à 8 h. 20, n° 30 à 8 h. 22, n° 13 (de Dion) à 8 h. 23, n° 15 à 8 h. 23, n° 44 (Peugeot) à 8 h. 25, n° 26 à 8 h. 31, n° 14 (de Dion) à 8 h. 32, n° 9 à 8 h. 34, n° 29 à 8 h. 37, n° 52 à 8 h. 40, n° 43 à 8 h. 40, n° 28 (Rossel) à 10 h. 20.

Les n°s 41 et 42 ont eu leurs pneus crevés. Ils ont été remplacés et les voitures sont reparties. Temps abominable; pluie abondante et froide.

Avallon. — La voiture n° 5 passe à 9 h.; le n° 21 à 9 h. 18; le n° 6 à 9 h. 25; le n° 7 à 9 h. 35; le n° 8 à 9 h. 40; le n° 43 à 10 h. 5; le n° 15 à 10 h. 6; le n° 39 à 10 h. 9; les n°s 41 et 13 à 10 h. 10.

Le n° 44 passe à 10 h. 25; le n° 52 à 10 h. 29; le n° 46 à 10 h. 35; le n° 30 à 10 h. 42; le n° 47 à 11 h.; le n° 29 à 11 h. 10, le n° 26 à 11 h. 33, le n° 9 à 11 h. 41; le n° 28 à 11 h. 42; le n° 42 à 11 h. 52.

Vitteaux. — Le n° 5 (Panhard et Levassor) passe à 11 h. 43. Tempête épouvantable; vent et pluie.

Le n° 6 (Panhard et Levassor) passe à 11 h. 57, le n° 51 (Michelin) à 12 h. 19, le n° 7 (Panhard et Levassor) à 12 h. 41, le n° 8 à 1 h. 24, le n° 43 (Société lyonnaise) et le n° 44 (Peugeot) à 1 h. 33.

(Dépêches de notre envoyé spécial)

Dijon, 25 septembre, 2 h. 40 soir.

Par le temps le plus épouvantable qui soit et le moins propice à une course, avec de terribles rafales de vent et de pluie, les automobiles sont parties d'Auxerre ce matin.

Conformément au règlement établi, le parc n'avait été ouvert qu'à six heures, soit une heure avant le départ, et durant cette heure il a présenté l'aspect le plus animé, chacun des concurrents s'empressant naturellement d'utiliser le peu de temps qu'on lui laissait pour mettre sa voiture en état de reprendre la route.

C'est M. Hérard qui a rempli les fonctions de starter. Les voitures sont reparties dans leur ordre d'arrivée de la veille. La première, la voiturette Bollée, n° 47, a démarré à 7 h. 8; la seconde, n° 51, à 7 h. 9, et successivement de minute en minute les n°s 41, 8, 5, 7, 42, 30, 26, 46, 21, 9, 29, 13, 15, 44, 37, 45, 14, 6, 24, 39, 20, 52, 43, 28 et 23, soit en tout 27 voitures.

Les n°s 24, 39 et 23 étaient arrivés hier soir à 10 h. 34, 11 h. 17 et 11 h. 56. Le n° 10, une voiture à vapeur conduite par le comte de Chasseloup-Laubat, est arrivé à Auxerre ce matin seulement à 8 h.

J'ignore à quelle heure elle en est repartie.

Je vous disais hier soir que je m'arrangerais pour me trouver à Dijon avant les automobiles. J'y suis venu par le train spécial dans lequel se trouvent le baron de Zuylen, président de l'Automobile-Club, et M. Paris-Singer. Ce train, qui suivra ou plutôt qui précédera les concurrents jusqu'à Marseille, se compose de trois wagons-salons, d'un wagon de 1re classe et de deux fourgons.

Parmi les invités qu'il emporte se trouvent le grand-duc d'Oldenbourg et son aide de camp, sir David Salomons, le comte de Dion et le comte de la Valette, le très aimable et très actif secrétaire de la course; MM. Avigdor, Gamard, Peugeot, Michelin, Thevin, Houry, Bouton, Robert Lebaudy, Vernes, Tropkins. Partis d'Auxerre à 8 heures 45, nous sommes entrés en gare de Dijon à 11 heures 40.

La pluie tombe toujours. Comme le vent, elle n'a même fait qu'augmenter. Sauf la dépêche envoyée par le contrôle de départ, aucune nou-

PANHARD & LEVASSOR

Constructeurs

19, Avenue d'Ivry, 19

PARIS

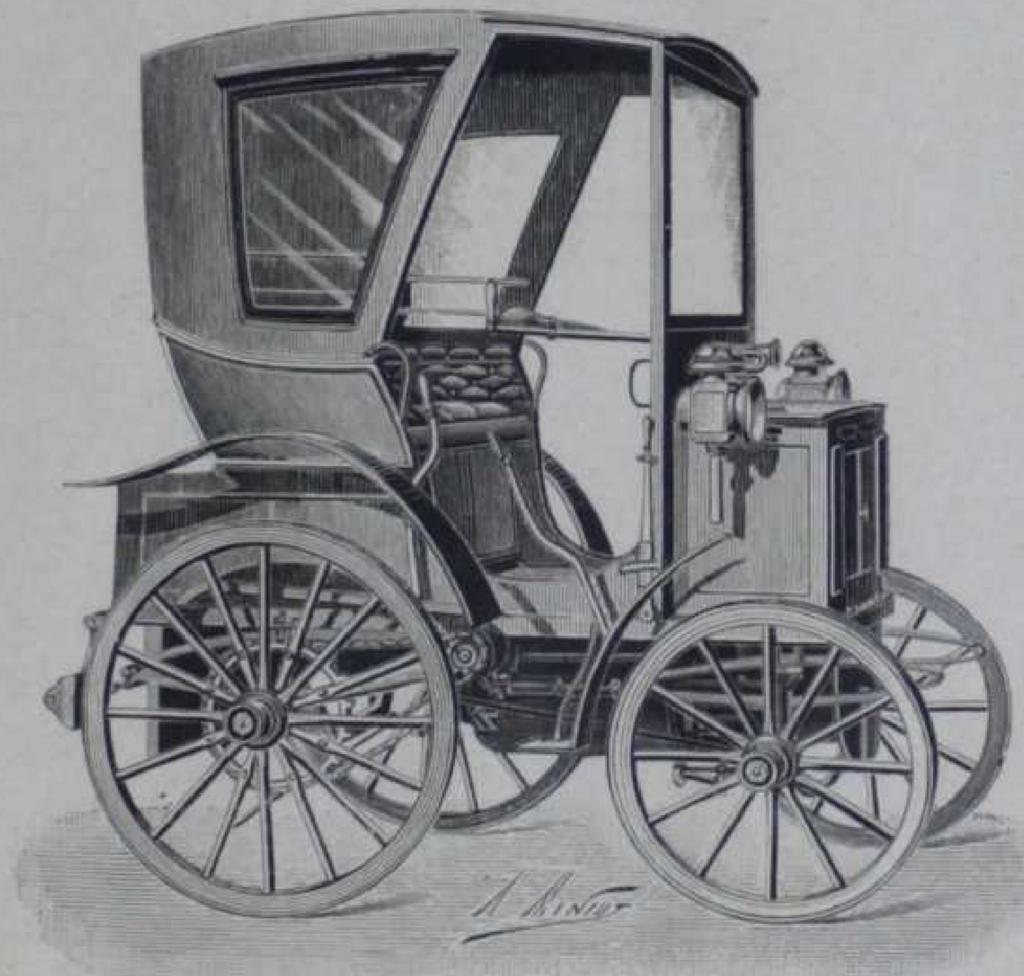
Concours du *Petit Journal*

PREMIER PRIX

Course de Paris - Bordeaux et retour

(1.200 kilomètres)

VOITURE ARRIVÉE PREMIÈRE



Voiture a deux places, forme Cab

velle des concurrents n'est encore parvenue à la brasserie du Lion de Belfort où est installé le contrôle d'arrivée.

Les consommateurs sont empilés, mais dehors les curieux sont rares. Le temps fait reculer les plus résolus.

A deux heures, au milieu d'une bourrasque épouvantable, paraît le n° 5 conduit par M. Levassor. L'énergique conducteur, trempé jusqu'aux os, est chaudement acclamé et félicité. Il est contrôlé à 2 h. 3 m. 40 secondes. Le n° 6, un petit omnibus, aussi à M. Levassor, arrive à 2 h. 8 m. 30 secondes ; son conducteur est également félicité par tous.

6 heures soir.

Arrivent ensuite : le n° 8, à 3 h. 35 ; le n° 7, à 3 h. 37 ; le n° 44, à 3 h. 57 ; le n° 43, à 3 h.58 ; le n° 13, à 4 h. 18 ; le n° 46, à 4 h. 42 ; le n° 41, à 4 h. 54, et le n° 30, à 5 h. 38.

Tous ces concurrents ont été assaillis par une si violente tempête qu'à certains moments leurs véhicules étaient déplacés par le vent.

Plusieurs arbres ont été d'ailleurs brisés ou déracinés à ce point que les voitures ont dû faire de très longs détours pour éviter ceux qui étaient tombés en travers de la route.

On me dit encore au télégraphe que par suite des perturbations atmosphériques, les communications avec Paris sont momentanément retardées. Cette épouvantable journée prouve au moins que les automobiles peuvent marcher par tous les temps.

10 h. 20 soir.

Aux voitures dont je vous ai annoncé l'arrivée, il faut ajouter celles-ci : le n° 51 est contrôlé à 6 h. 11 ; le n° 29 à 6 h. 50 ; le n° 9 à 7 h. 17 ; le n° 26 à 8 h. 15 et le n° 15 à 8 h. 55.

En tout quinze voitures arrivées à dix heures sur vingt-sept parties ce matin d'Auxerre.

On reçoit à l'instant une dépêche annonçant que la voiture n° 20 conduite par M. Amédée Bollée a été détruite à la suite d'un choc contre un arbre couché en travers de la route. Les quatre personnes qu'elle emmenait ont été projetées à quinze mètres dans un champ labouré. Par un hasard extraordinaire aucune d'elles n'a été blessée.

Espérons que nul autre accident de cette nature ne se produira, bien que la nuit soit très noire et que la pluie et le vent fassent toujours rage.

MM. Galopin, Curtel, Reincker, Lavirotte, Rey, Borne, les très dévoués membres du Touring-Club dijonnais, et M. Dumont, chronométreur de l'Union vélocipédique de France, se préparent philosophiquement à passer la nuit, attendant les concurrents qui arriveront encore ; mais combien en arrivera-t-il ?

Gilbert Thuillier.

TROISIÈME JOURNÉE. — 26 SEPTEMBRE

(Dépêches de notre envoyé spécial)

Mâcon, 26 septembre, 11 h. 40 matin.

Les rangs des concurrents, après l'effroyable bourrasque d'hier, se sont beaucoup éclaircis. Trente-deux voitures sont parties de Paris, vingt-sept d'Auxerre et ce matin seize de Dijon.

Le signal du départ a été donné à ces dernières par le starter, M. Berard, dans l'ordre suivant :

Le n° 5, le phaéton à 2 places conduit par M. Levassor, à 7 h. 32 ; puis successivement, de minute en minute, les n°s 6 et 8, Panhard et Levassor ; 7, Panhard et Levassor, 6 places ; 44, Peugeot, 2 places ; 43, Société lyonnaise, 4 places ; 29, Maison parisienne, 4 places ; 13, motocycle de Dion et Bouton ; 30, Maison parisienne, 4 places ; 46, voiture Peugeot, 5 places ; 9, voiture Lebrun, 2 places ; 5, tricycle Michelin ; 41, break Delahaye, 4 places ; 26, cabriolet Landry et Beyroux, 2 places ; 15, motocycle de Dion ; enfin le 42, un dog-cart Delahaye, 4 places, arrivé cette nuit à 1 h. 28.

Malgré le vent très vif, une foule nombreuse, échelonnée le long du boulevard Sévigné, assistait à ce départ.

Lyon, 26 septembre, 1 h. 20 soir.

La pluie avait cessé un instant. Mais, hélas ! elle n'a pas tardé à s'abattre de nouveau sur les courageux concurrents. Du train spécial qui nous emporte vers Lyon, nous les apercevons filant sur la route parallèle à la ligne et abominablement détrempée.

A Mâcon, où nous nous arrêtons pour déjeuner, les curieux les attendent sous leur parapluie. Mais nous devons repartir avant qu'aucun d'eux soit passé.

L'étape d'hier était de 151 kilomètres ; celle d'aujourd'hui, de Dijon à Lyon, est de 198 kilomètres, et celle de demain, de Lyon à Avignon, la plus longue de la route, sera de 227 kilomètres.

Le n° 6, Panhard et Levassor, arrive au contrôle à 2 h. 2' 29".

M. Maillade, qui le conduit, est chaudement félicité. On lui offre le champagne qu'il boit à la ville de Lyon. Il est dirigé immédiatement vers le parc de remisage, situé à cinq kilomètres au moins du contrôle.

6 h. 45 soir

Le n° 42 arrive à 5 h. 6 ; le n° 30 à 5 h. 36' 16" ; le n° 29 à 8 h. 4' 40" ; le n° 9 à 9 h. 10' 30" et le n° 26 à 9 h. 20' 40" ; soit quatorze voitures arrivées sur seize qui sont parties ce matin de Dijon.

La voiture à quatre places de la Société lyonnaise a eu une roue brisée à Verizet (Saône-et-Loire) à la suite d'un choc contre une vache,

PANHARD & LEVASSOR

Constructeurs

19, Avenue d'Ivry, 19

PARIS

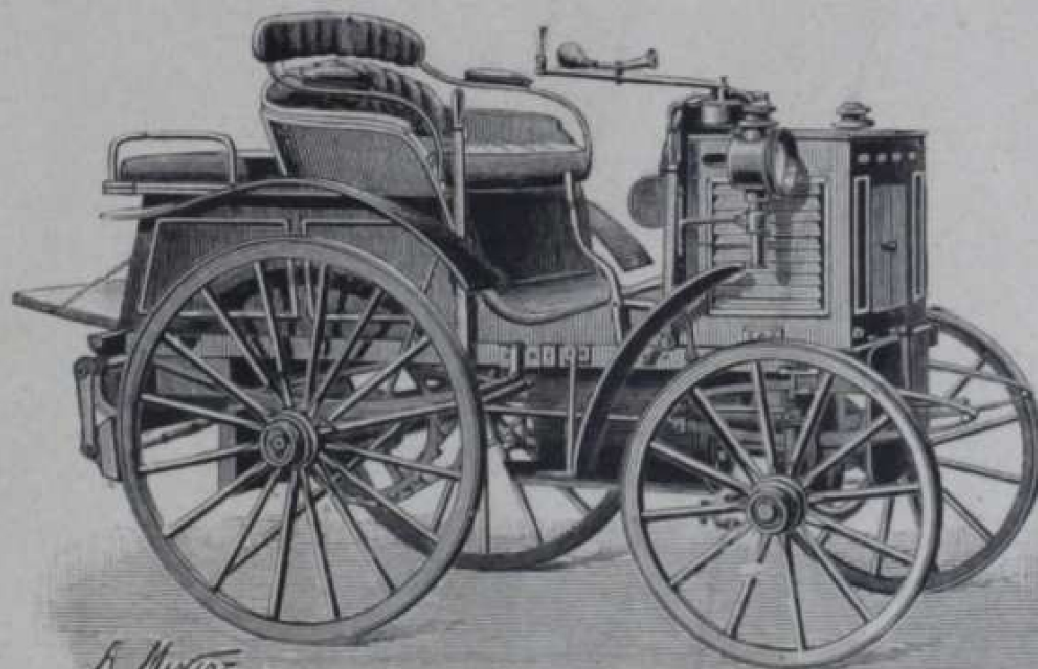
Concours du *Petit Journal*

PREMIER PRIX

Course de Paris - Bordeaux et retour

(1.200 kilomètres)

VOITURE ARRIVÉE PREMIÈRE



Voiture a quatre places, forme Dog-Cart

elle s'est fait ramener à Mâcon et a télégraphié qu'elle abandonnait la course.

Quant au nº 7, une voiture à six places de MM. Panhard et Levassor, elle a culbuté à Villefranche dans la grande descente qui traverse la ville. Cinq des voyageurs ont pu se relever avec des contusions légères. Le sixième est blessé un peu plus sérieusement et a dû, me dit-on, être transporté à l'hôpital, mais son état, fort heureusement, n'inspire aucune inquiétude.

Ce soir, le Bicycle-Club a offert un punch aux concurrents et aux membres de l'Automobile-Club. Toutes les voitures étant ou arrivées ou arrêtées, les membres du contrôle de Lyon : MM. Cœster, Quinson, Jamin, Nott, Réguet, Bronpel, Dumas, Mailhoet, Brenac, Exbrayat et Clarard, plus heureux que ceux des contrôles précédents, ont pu se retirer à dix heures.

C'est donc, sauf empêchement improbable, quatorze voitures qui se mettront en ligne demain matin pour aborder la rude étape de Lyon à Avignon.

Gilbert Thuillier.

(Dépêches de nos correspondants)

Gevrey. — Le nº 6 passe à 7 h. 50, nº 5 à 7 h. 50, nº 43 à 7 h. 54, nº 8 à 7 h. 54, nº 44 à 7 h. 55, nº 13 à 7 h. 56, nº 7 à 7 h. 58, nº 46 à 7 h. 59, nº 51 à 8 h. 1, nº 30 à 8 h. 4, nº 29 à 8 h. 5, nº 15 à 8 h. 8, nº 9 à 8 h. 14, nº 26 à 8 h. 35, nº 41 à 8 h. 40, nº 42 à 8 h. 45.

Nuits-Saint-Georges. — Sont passés : le nº 6 (Panhard et Levassor) à 8 h. 11 ; le nº 5 (idem) à 8 h. 14 ; le nº 43 (Rochet et Schneider) à 8 h. 16' 30" ; le nº 44 (Peugeot et Cie) à 8 h. 17' 30" ; le nº 13 (de Dion) à 8 h. 18 ; le nº 8 (Panhard et Levassor) à 8 h. 19 ; le nº 46 (Peugeot et Cie) à 8 h. 22.

La tempête s'est apaisée.

Le nº 7 (Panhard et Levassor) à 8 h. 24, nº 15 (de Dion) à 8 h. 31, nº 30 (Maison Parisienne) à 8 h. 35, nº 29 (idem) à 8 h. 45, nº 9 (Lebrun) à 8 h. 48.

Le nº 41 (Delahaye) passe à 9 h. 5, nº 26 (Landry et Beyroux) à 9 h. 9, nº 42 (Delahaye) à 9 h. 11. Tous passés à une allure superbe. Aucun accident n'est arrivé malgré les arbres déracinés par la tempête et tombés sur la route.

Beaune. — L'automobile nº 6 passe à 8 h. 42, nº 43 à 8 h. 46, nº 13 à 8 h. 49, nº 44 à 8 h. 51, nº 46 à 8 h. 54, nº 8 à 8 h. 56, nº 5 à 8 h. 59, nº 7 à 9 h. 1, nº 15 à 9 h. 10, nº 30 à 9 h. 18, nº 51 à 9 h. 32, nº 29 à 9 h. 34, nº 9 à 9 h. 36, nº 42 à 9 h. 49, nº 41 à 9 h. 50.

Chagny. — Le nº 6 passe à 9 h. 10, nº 43 à 9 h. 18, nº 13 à 9 h. 24, nº 44 à 9 h. 24, nº 46 à 9 h. 25, nº 5 à 9 h. 26, nº 8 à 9 h. 28, nº 7 à 9 h. 36, nº 15 à 9 h. 43.

Le nº 51 passe à 10 h. 7, nº 30 à 10 h. 8, nº 41 à 10 h. 25, nº 9 à 10 h. 26, nº 42 à 10 h. 27, nº 29 à 10 h. 37. Mauvais temps. Le nº 46 a eu une avarie légère et a perdu 5 minutes.

Chalon-sur-Saône. — Le nº 6 passe ici à 9 h. 47, le nº 43 à 9 h. 53, le nº 44 à 9 h. 59, le nº 5 à 10 h. 1, le nº 46 à 10 h. 2, le nº 13 à 10 h. 4, le nº 8 à 10 h. 7, le nº 7 à 10 h. 19, le nº 15 à 10 h. 25. Le nº 13 a versé en arrivant ; il a néanmoins continué sa route.

Le nº 51 passe ici à 10 h. 45, le nº 41 à 11 h. 7, les nºs 30 et 9 à 11 h. 30, le nº 42 à 11 h. 50, le nº 21 à 11 h. 57.

Mâcon. — Automobile nº 6 (Panhard et Levassor) passe à 11 h. 49' 30", nº 5 à midi 11' 25", nº 44 à midi 18' 20", nº 13 (de Dion) à midi 20' 50", nº 46 à midi 25, nº 8 à midi 27.

Tricycle nº 51 passe à 1 h. 19' 25", le nº 15 à 1 h. 28, voiture 41 à 1 h. 51' 5".

Le nº 42 passe à 2 h. 22', le nº 30 à 2 h. 26' 20", et s'arrête 2 m. 1/2 pour prendre un bidon d'essence. Le nº 29 passe à 3 h. 43' 10" et s'arrête 11 m. pour prendre de l'essence.

Le tricycle nº 52 passe à 4 h. 13' 52", le nº 7 à 4 h. 15' 45".

Le nº 9 passe à 4 h. 43' 15".

Crèches. — La voiture automobile nº 6 passe ici à 12 h. 10 ; nº 5 à 12 h. 25 ; nº 4 à 12 h. 37 ; nº 46 à 12 h. 44 ; nº 13 à 12 h. 45 ; nº 8 à 12 h. 46 ; nº 51 à 1 h. 39 ; nº 15 à 1 h. 56 ; nº 41 à 2 h. 10 ; nº 42 à 2 h. 42 ; nº 30 à 2 h. 54.

L'automobile nº 29 passe à 4 h. 20, le nº 7 à 5 h., le nº 52 à 5 h. 1, le nº 9 à 5 h. 10, le nº 26 à 5 h. 54.

Saint-Georges-de-Reneins. — Le nº 6 passe à 12 h. 43, nº 5 à 1 h. 3, nº 44 à 1 h. 10, nº 46 à 1 h. 12, nº 13 à 1 h. 16, nº 8 à 1 h. 20, nº 5 à 2 h. 11, nº 15 à 2 h. 42, nº 41 à 2 h. 45, nº 42 à 3 h. 20, nº 30 à 3 h. 33.

Le nº 49 passe à 5 h. 21 ; le nº 7 à 5 h. 22 ; le nº 52 à 5 h. 37.

Neuville-sur-Saône. — Le nº 6 passe à 1 h. 39, le nº 5 à 2 h. 6, le nº 44 à 2 h. 15, le nº 46 à 2 h. 17, le nº 13 à 2 h. 30, le nº 8 à 2 h. 32, le nº 51 à 3 h. 18, le nº 41 à 3 h. 55, le nº 42 à 4 h. 37, le nº 30 à 5 h. 5.

Lyon. — Le nº 6, Panhard et Levassor, arrive au contrôle à 2 h. 2' 29".

Le nº 5 arrive deuxième à 2 h. 33' 8" ; le nº 44 arrive troisième à 2 h. 40' 12" ; le nº 46 arrive quatrième à 2 h. 40' 35" ; le nº 13 arrive cinquième à 2 h. 55' 20" ; le nº 8 arrive sixième à 2 h. 58' 2" ; le nº 51 arrive septième à 3 h. 45' 15".

Le nº 41 arrive à 4 h. 22' 14" ; le nº 15 à 4 h. 28' 30" ; le nº 42 à 5 h. [illegible]

PANHARD & LEVASSOR

Constructeurs

19, Avenue d'Ivry, 19

PARIS

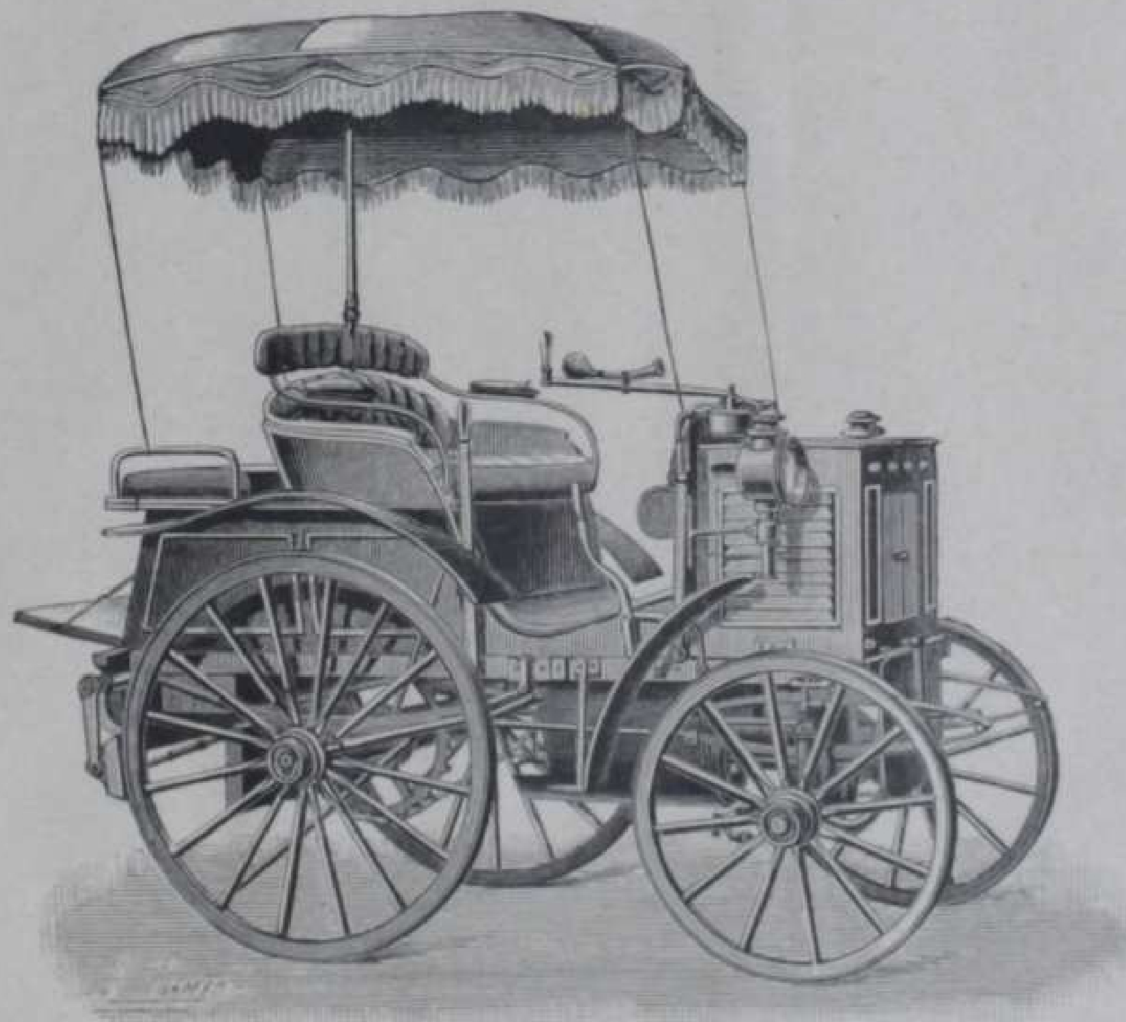
Concours du *Petit Journal*

PREMIER PRIX

Course de Paris - Bordeaux et retour

(1.200 kilomètres)

VOITURE ARRIVÉE PREMIÈRE



Voiture a quatre places, forme Dog-Cart, avec parasol

La troisième course des automobiles

QUATRIÈME JOURNÉE. — 27 SEPTEMBRE

(Dépêches de notre envoyé spécial)

Valence-sur-Rhône, 27 septembre, midi.

Magnifique départ de Lyon ce matin. Les quatorze concurrents arrivés la veille ont tous quitté le parc à l'heure réglementaire.

Ils ont gagné le contrôle à la file, précédés de superbes mails dans lesquels avaient pris place les commissaires de la course le bras orné de leur éclatant brassard cerise.

Beaucoup de curieux sur le parcours durant la traversée de Lyon et plus encore aux abords du contrôle.

C'est sous un ciel clair enfin et par une brise matinale des plus agréables que les voitures se sont élancées sur la belle route de Vienne : le nº 6 (Panhard et Levassor) est parti à 7 h. 22 ; puis de minute en minute les nºs 5 (Levassor) ; 44 (break Delahaye) ; 46 (Peugeot) ; 13 (motocycle de Dion) ; 8 (Panhard et Levassor) ; 51 (tricycle Michelin) ; 41 (Delahaye) ; 42 (Delahaye) ; 40 (Maison parisienne) ; 29 (Maison parisienne) ; 9 (Victor Lebrun) ; 26 (cabriolet Landry) ; 15 (motocycle de Dion).

Nous avons des renseignements précis sur l'accident survenu hier à la voiture nº 7, que je vous signalais dans ma dernière dépêche. Le véhicule, conduit par M. Dubois, un des meilleurs contremaîtres de la maison Panhard et Levassor, descendait à toute vitesse la pente très raide de la Grande-Rue ; il dut, pour éviter un tombereau qui ne se rangeait pas, virer si brusquement qu'il versa sur la chaussée. Un seul des six voyageurs a été assez sérieusement blessé dans cette chute : c'est M. Noblesse, un ouvrier de la maison Levassor, et non M. Dubois, comme on nous l'avait dit d'abord.

Immédiatement conduit à la brasserie Mancel, le blessé, qui avait le front coupé et le visage déchiré, a reçu les soins empressés et intelligents des docteurs Bonnaud et Clerjon. Il a été ensuite transporté à l'hôpital. Ses blessures, je vous l'ai dit, ne présentent pas de caractère de gravité.

Quant à la voiture, qu'on croyait hors d'état de continuer la course, elle a pu reprendre sa route. M. Vignant, un industriel de Paris, se trouvait dans le véhicule nº 7 ; il s'en est tiré avec quelques contusions et suit la course dans le train spécial.

Parti à 9 h. 10, ce train rapide a atteint à 10 h. 10, à 60 kilomètres de Lyon, deux voitures dont nous ne pouvons distinguer les numéros et vingt minutes plus tard, soit à 85 kilomètres, deux autres voitures dont l'une est celle conduite par M. Archdeacon. Elles filent comme des flèches le long du Rhône, débordé, devant des groupes nombreux, vers Valence et Avignon. Leurs conducteurs, que nous saluons au passage, répondent joyeusement à nos signaux.

Valence ! Une heure d'arrêt. Buffet !

Nous apprenons avec stupéfaction que trois concurrents sont déjà passés au milieu d'une foule considérable massée sur le passage. Elles vont bien, décidément, les automobiles !

Les trois véhicules qui viennent de passer ici sont : le nº 5, conduit par M. Levassor, le nº 44, voiture Peugeot, et le nº 46, aussi une Peugeot.

Avignon, 27 septembre.

Il est deux heures quand nous arrivons au contrôle d'Avignon. Sur la belle route du Pontet où il est installé et qu'éclaire un soleil splendide, le soleil du Midi, une double haie de curieux échelonnée au loin.

A pied, en voiture, à bicyclette, les habitants d'Avignon, les jolies et élégantes habitantes se rendent au-devant des premiers concurrents dont on a signalé le passage en peloton à Montélimar.

C'est M. Levassor qui tient toujours la tête. Soudain un cycliste arrive à toute vitesse, agitant un drapeau au milieu de la foule qui augmente toujours.

Immédiatement après lui une automobile le suit : c'est le nº 46, à M. Peugeot ; elle a récolté en route plusieurs bouquets et de chaudes ovations l'accueillent.

Malheureusement, ses voyageurs apportent une fâcheuse nouvelle : M. Levassor, qui le précédait, en voulant éviter un chien à Courthezon, a imprimé un brusque écart à sa voiture qui a versé ; lui-même a été violemment projeté contre un arbre et s'est blessé au visage et à la hanche. Il a dû abandonner la course au moins momentanément.

Plusieurs personnes se rendent à Courthezon, situé à une vingtaine de kilomètres d'ici.

Nous aurons donc bientôt des nouvelles précises du sympathique blessé.

Le nº 46 a été contrôlé à 3 h. 13' 43" ; puis successivement le nº 13 à 3 h. 22' 49" ; le nº 51 à 3 h. 27' 30" ; le nº 41 à 3 h. 30 ; le nº 8 à 3 h. 46' 28" ; le nº 42 à 4 h. 15' 18" ; le nº 44 à 4 h. 23.

La foule et le nombre des véhicules de toutes sortes contenant des curieux augmentent sans cesse ; ils envahissent les abords du contrôle, et à l'arrivée du 41 si son conducteur, M. Archdeacon, n'eût arrêté brusquement son véhicule, une terrible collision se fût produite avec un fiacre qui stationnait au milieu de la route.

24 septembre, 11 h. 15 soir.

Voici les dernières voitures arrivées :

Le nº 6 à 5 h. 12, nº 26 à 5 h. 15, nº 29 à 7 h. 55, nº 15 à 6 h. 40, nº 30 à 8 h. 9. Le nº 5 est arrivé à 9 h. 34' 6".

C'est la voiture à laquelle il est arrivé un accident. M. Levassor en abandonne la conduite à son mécanicien.

Gilbert Thaulier.

PANHARD & LEVASSOR

Constructeurs

19, Avenue d'Ivry, 19

PARIS

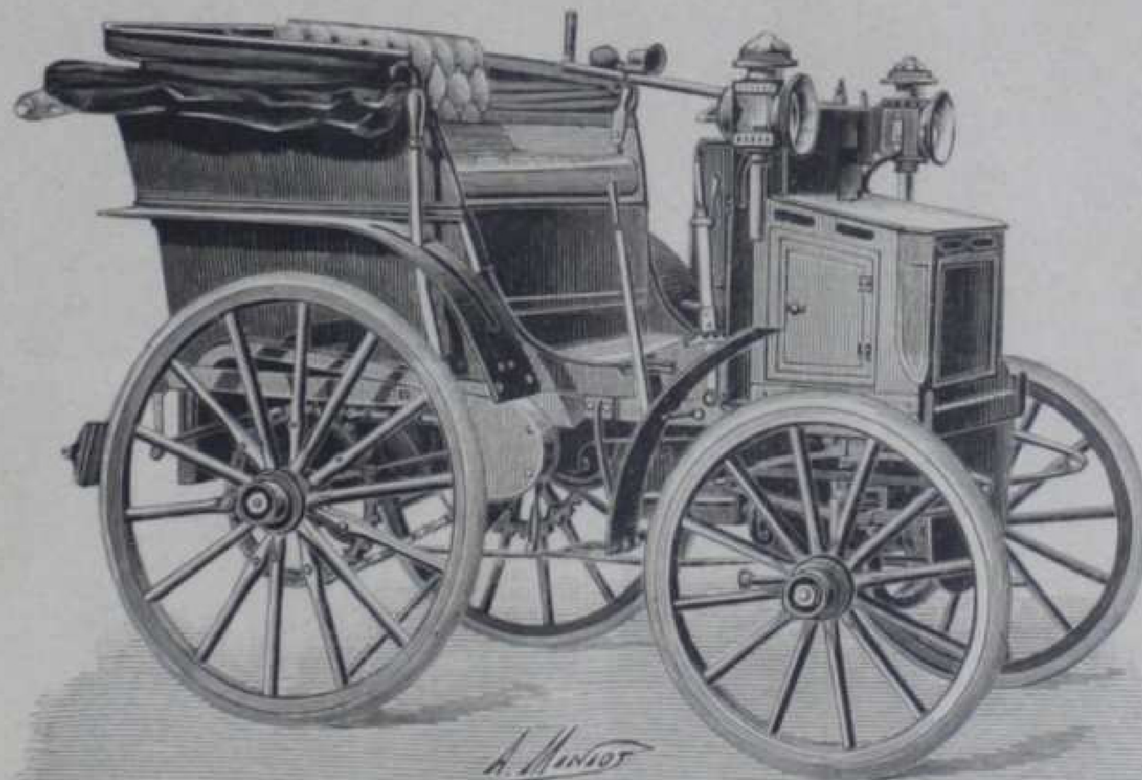
Concours du *Petit Journal*

PREMIER PRIX

Course de Paris-Bordeaux et retour

(1.200 kilomètres)

VOITURE ARRIVÉE PREMIÈRE



Voiture a quatre places forme charrette anglaise avec capote

La troisième course des automobiles

CINQUIÈME JOURNÉE. — 28 SEPTEMBRE

(Dépêches de notre envoyé spécial)

Marseille, 28 septembre, 1 h. 15 soir.

Grosse foule ce matin sous les remparts d'Avignon, autour de la fameuse porte Limbert qui a tant fait parler d'elle ces temps derniers, et le long de la splendide route de Marseille, pour assister au départ des automobiles.

Joyeux soleil encore et toujours même ardeur de la part des intrépides concurrents.

L'étape Avignon-Marseille est la moins longue, 109 kilomètres seulement, et la moins dure, car la route est unie comme un billard.

Les départs se sont effectués sous la direction de M. de La Valette. Le numéro 46 (Peugeot) est parti à 7 h. 37, et de minute en minute, le numéro 13 (de Dion et Bouton); le numéro 51 (tricycle Michelin); le numéro 41 (break Delahaye); le numéro 8 (Panhard et Levassor) ; le numéro 42 (Delahaye) ; le numéro 44 (Peugeot) ; le numéro 13 (motocycle de Dion); le numéro 6 (voiture Panhard et Levassor) ; le numéro 26 (cabriolet Landry et Beyroux); les numéros 29 et 30 (Maison parisienne); le numéro 5 (phaéton Levassor), enfin le 52, un tricycle Michelin qui après avoir abandonné la course entre Auxerre et Dijon l'a reprise et n'est plus contrôlé qu'officieusement.

En tout quatorze partants.

Le mécanicien qui conduit aujourd'hui le phaéton n° 5, dans la chute qu'il a faite avec M. Levassor, s'est fortement contusionné l'épaule. L'accident, m'a-t-il dit, a été occasionné par un gros terre-neuve sorti brusquement d'une maison au moment où le phaéton, sous lequel il a roulé, descendait une pente à 42 kilomètres à l'heure. L'animal a été tué.

Quand le train spécial est arrivé à Marseille, une automobile de la course y était déjà arrivée. C'est le n° 6, à MM. Panhard et Levassor qui a le premier franchi le contrôle installé à Saint-Antoine, aux portes de la ville.

Il a été chronométré à 10 h. 51' 13", le n° 13 est arrivé aussitôt après à 10 h. 56' 18"; puis successivement le n° 44 à 10 h. 58' 30", le n° 51 à 11 h. 1' 30", le n° 46 à 11 h. 4' 13", le n° 5 à 11 h. 8' 40", le n° 8 à 11 h. 21' 43", le n° 52 à 11 h. 27, le n° 15 à 11 h. 30' 18", le n° 41 à 11 h. 31' 41", le n° 42 à 11 h. 36' 30".

Trois voitures sont encore attendues quand je quitte le contrôle installé à quinze kilomètres du Prado où est le parc de remisage, pour vous télégraphier.

Réception très chaude, naturellement — nous sommes à Marseille, — et ovations à tous les concurrents à Saint-Antoine, à Saint-Louis, avenue d'Arenc, boulevard de la Major, rue de la République, à la Cannebière, rue Saint-Féréol, place de la Préfecture, rue de Rome, place Castellane et au Prado, sur tout le parcours enfin du contrôle au parc où les voitures sont exposées.

3 h. 50 soir.

Les trois dernières voitures son arrivées : le n° 29 à midi 42, le n° 26 à midi 51 et le n° 30 à 1 h. 52.

Les quatorze voitures parties ce matin d'Avignon sont donc cet après-midi à Marseille, blanches de poussière, ornées des bouquets attrapés au vol, exposées au Casino de la plage, où les groupes se succèdent, nombreux. Elles se remettront en route demain à midi, regagnant Paris par les étapes déjà faites.

Le général Zurlinden, ancien ministre de la guerre, commandant le 15e corps d'armée, et M. Floret, préfet des Bouches-du-Rhône, sont venus des premiers à cette exposition.

Le lunch du Touring-Club de France

Marseille, 28 septembre, 10 h. 5 soir.

La section marseillaise du Touring-Club de France a offert, dans la soirée, un lunch aux membres de l'Automobile-Club et aux concurrents de la course.

Plusieurs toasts ont été portés au cours de cette réception :

M. Roussier, au nom du Touring-Club, a bu à l'Automobile-Club de France et à la ville de Marseille.

M. Peugeot a parlé au nom des constructeurs et M. Berard, adjoint au maire, au nom de la municipalité.

On a bu au baron de Zuylen, à la presse et au triomphe de l'automobile.

Au nom des concurrents, M. de Dion a, une dernière fois, remercié les Marseillais de leur chaleureuse réception, et la réunion a pris fin vers six heures.

Le soir, de leur côté les anciens élèves des écoles des arts et métiers ont offert un banquet à ceux de leurs camarades qui prennent part à la grande épreuve.

M. de La Valette, l'infatigable et sympathique secrétaire technique de la course, vient de terminer une récapitulation qui sera lue avec intérêt.

C'est celle ayant trait aux temps mis par chaque concurrent à couvrir la distance qui sépare Paris de Marseille.

Voici le temps des motocycles : n° 13 (de Dion et Bouton), 34 h. 27' 46"; n° 51 (Michelin-de Dion), 36 h. 22' 20" ; n° 15 (Michelin et de Dion), 42 h. 22' 54".

PANHARD & LEVASSOR

Constructeurs

19, Avenue d'Ivry, 19

PARIS

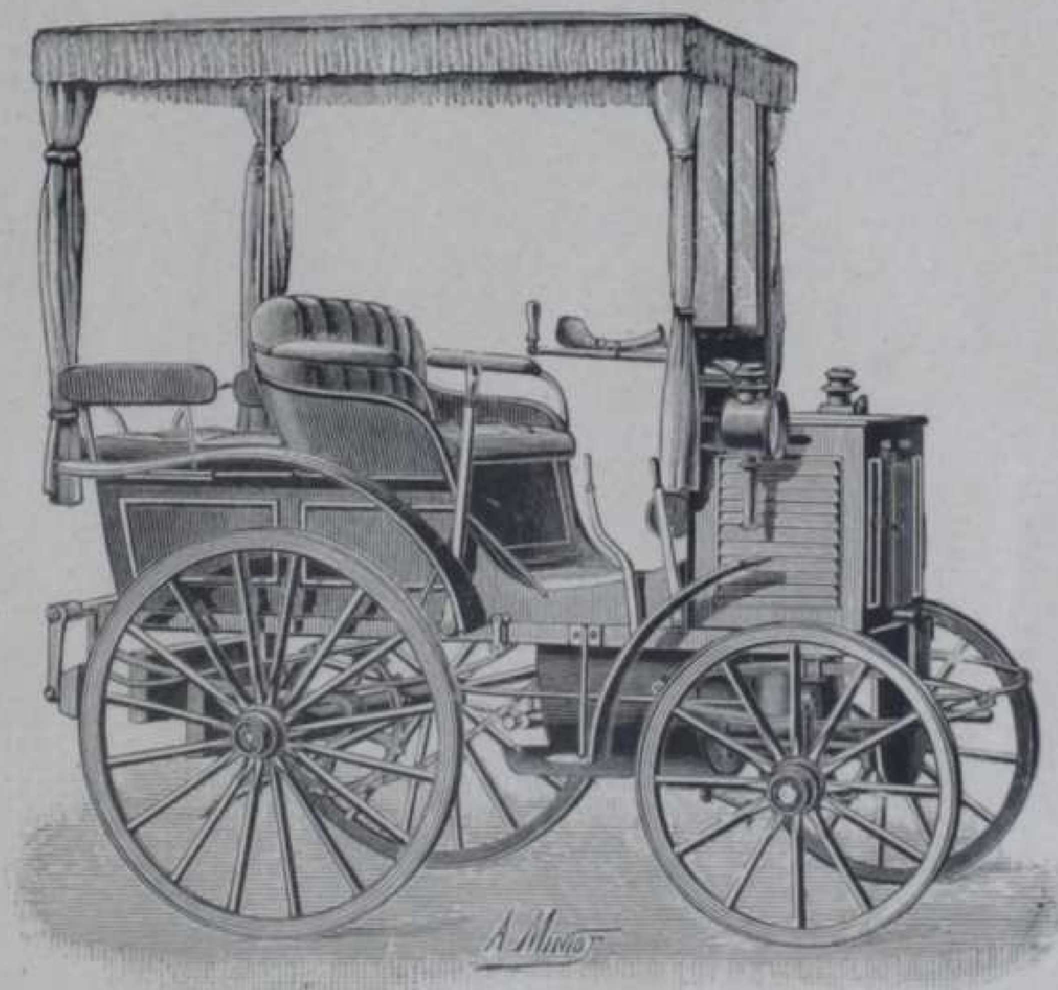
Concours du *Petit Journal*

PREMIER PRIX

Course de Paris - Bordeaux et retour

(1.200 kilomètres)

VOITURE ARRIVÉE PREMIERE



Voiture a quatre places, forme Wagonnette, avec pavillon

Les temps des voitures se décomposent ainsi : n° 8 (Panhard et Levassor), 34 h. 40' 8" ; n° 44 (Peugeot), 35 h. 36' 55" ; n° 46 (Peugeot), 36 h. 10' 8" ; n° 6 (Panhard et Levassor), 36 h. 13' 49" ; n° 41, (Delahaye), 36 h. 59' 22" ; n° 5 (Panhard et Levassor), 38 h. 21' 57" ; n° 42 (Delahaye), 47 h. 33' 14" ; n° 26 (Landry et Beyroux), 47 h. 34' 11" ; n° 30 (Maison Parisienne), 48 h. 10' 36".

Le temps du n° 29, appartenant à la même maison, n'est pas encore officiellement établi.

Ce tableau démontre bien quelle importance il y a à chronométrer très minutieusement les arrivants, puisque certains, sur un parcours aussi considérable, n'ont entre eux qu'une différence de quelques minutes.

La course Paris-Marseille peut fort bien être gagnée non d'une longueur mais d'une seconde.

Gilbert Thuillier.

SIXIÈME JOURNÉE. — 29 SEPTEMBRE

(Dépêches de notre envoyé spécial)

Marseille, 29 septembre, 1 h. 35 soir.

C'est aujourd'hui que nous virons de bord ! Mais le train spécial commandé par le baron de Zuylen et M. Paris Singer ne revient pas sur Paris. Il me reste donc, après avoir remercié ces messieurs pour l'aimable hospitalité qu'ils m'ont donnée jusqu'ici, à trouver avec les commissaires de la course le moyen d'assister au départ et à l'arrivée des concurrents.

Ce ne sera pas toujours facile par les trains ordinaires, mais nous y arriverons. Les lecteurs du *Petit Journal*, ceux surtout des dix départements traversés par les automobiles, qui s'intéressent de plus en plus à cette mémorable épreuve, pourront donc en suivre les péripéties au retour comme à l'aller.

Le départ de Marseille a été ce matin absolument splendide. Les voitures ont quitté le parc à onze heures exactement pour se rendre au contrôle de départ installé au même point qu'à l'arrivée, c'est-à-dire une quinzaine de kilomètres. Elles ont donc traversé, en défilé, toute la ville.

Quelle foule ! Quel enthousiasme ! Quelles acclamations ! Les magnifiques allées du Prado, la rue de Rome, la rue Saint-Ferréol étaient noires de monde. Au débouché de cette dernière voie sur la Cannebière, le cortège des automobiles est obligé de s'arrêter, tant l'encombrement est devenu inextricable et tout le long du parcours jusqu'à Saint-Antoine, aussi bien dans les faubourgs populeux que dans les quartiers aristocratiques ou commerçants, une triple haie de curieux est étagée et ce sont des cris, des souhaits de bonne route, des applaudissements sans fin

Le n° 6 part le premier du contrôle à midi 16. Puis successivement de minute en minute le n° 44, le n° 46, le n° 15, le n° 5, le n° 8, le n° 41, le n° 26, le n° 51, le n° 13, le n° 52, le n° 42, le n° 30, le n° 7, le n° 39 et le n° 9. Soit en tout seize partants.

Les trois derniers véhicules, parmi lesquels la voiturette-tandem Bollée, sont arrivés cette nuit. Pour le retour la première étape est à Avignon.

Avignon, 29 septembre, 4 h 50 soir.

Le n° 6 arrive à 4 h. ' 54" ; le n° 51 à 4 h. 1' 55" : le n° 15 à 4 h. 2' 22' ; le n° 46 à 4 h. 3' 59" ; le n° 8 à 4 h. 7' 29" ; le n° 5 à 4 h. 12' 4" ; le n° 13 à 4 h. 16' 28" ; le n° 44 à 4 h. 20' 3".

10 heures soir.

Le n° 26 est arrivé à 4 h. 40' 6" ; le n° 41 à 5 h. 3' 30" ; le n° 42 à 5 h. 8' 49" ; le n° 29 à 5 h. 41' 35" ; le n° 52 à 5 h. 42' 45" ; le n° 39 à 5 h. 50' 17".

L'arrivée à Avignon a été sensationnelle. Les n^{os} 6, première voiture, Panhard et Levassor, conduite par M. Mayade, et le n° 51, un tricycle Michelin, ont, dans un superbe emballage, franchi le contrôle roue à roue, comme on peut le voir d'ailleurs par leur ordre d'arrivée.

Ils ont été chronométrés à une seconde d'intervalle.

Ai-je besoin de vous dire que leur apparition au milieu d'un nuage de poussière a été saluée par les applaudissements de la foule ?

Demain les concurrents devront, pour descendre à Lyon, couvrir 227 kilomètres 800.

Cette étape, la plus longue de la course, sera d'autant plus dure que les concurrents auront, comme ils l'ont fait aujourd'hui du reste, à lutter contre le mistral durant une partie du trajet.

10 h. 50 soir.

Le n° 30 est arrivé à 6 h. 56' 30" et le n° 9 à 9 h. 47' 20".

En tout 16 voitures sur 17 parties ce matin de Marseille.

Celle qu'on attend encore au moment où je vous télégraphie est le 7, le break à six places de M. Levassor, qui, nous dit-on, a quitté définitivement Marseille longtemps après les autres concurrents.

11 h. 30 soir.

Le n° 7 vient d'arriver ; il a été contrôlé à 10 h. 45'.

C'est donc dix-sept voitures qui partiront demain pour Lyon.

Gilbert Thuillier

PANHARD & LEVASSOR

Constructeurs

19, Avenue d'Ivry, 19

PARIS

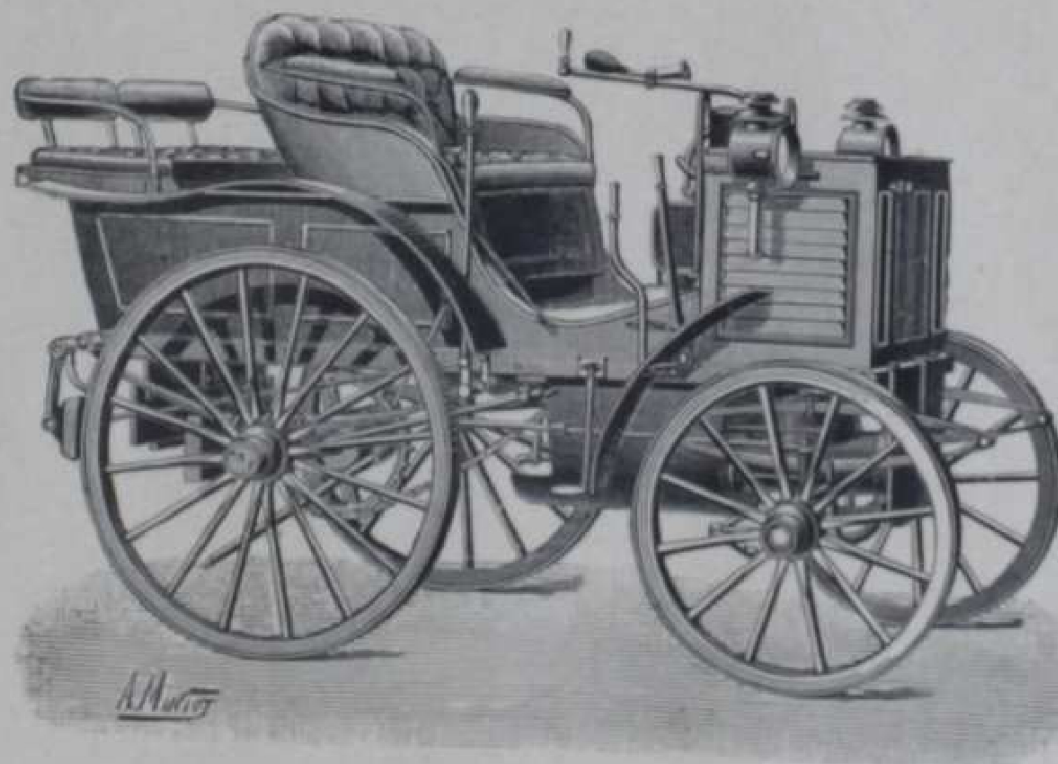
Concours du *Petit Journal*

PREMIER PRIX

Course de Paris - Bordeaux et retour

(1.200 kilomètres)

VOITURE ARRIVÉE PREMIERE



Voiture a quatre places, forme Phaëton

LE COMTE MÉCANICIEN

La partie qui se joue en ce moment sur la grande route de Paris à Marseille entre nos premiers fabricants d'automobiles sera forcément gagnée par une voiture, le règlement de la fameuse course dont le dénouement approche ayant écarté des grandes récompenses les véhicules d'un ordre plus mince, qui procèdent du vélocipède et ne servent qu'à transporter une ou deux personnes, mal assises ou à califourchon.

On a, toutefois, admis ces véhicules au bénéfice du contrôle officiel. Et c'est là une sage mesure, qui nous permet aujourd'hui de constater un fait très important : les tricycles à moteur de Dion, qui font la course avec les voitures, marchent aussi vite que les plus rapides d'entre celles-ci et viennent de faire preuve d'une endurance vraiment insoupçonnée.

Ces frêles instruments à trois roues sont allés à Marseille dans un temps excellent, et ils paraissent devoir en revenir de même. Leur performance, comme on dit dans l'argot des courses, va faire le plus grand honneur au comte mécanicien, M. Albert de Dion, et à son ombre fidèle, à son studieux associé M. Bouton, dont le nom restera inséparable du sien dans l'histoire de la locomotion automobile.

Vous sentez bien, n'est-ce pas, que dans ce vocable de comte mécanicien il y a une légère pointe d'ironie ? Elle était inévitable. On ne refait pas en cent ans les mœurs d'un peuple. Si nous avons admis, dans notre pays soi-disant assoiffé de démocratie, qu'un gentilhomme peut s'improviser fermier, viticulteur ou éleveur de troupeaux, il nous paraît surprenant, et je me demande pourquoi, qu'un comte ou qu'un marquis se jette dans l'industrie, y réussisse et devienne l'égal, à force de travail, des plus roturiers de ses contremaîtres. En vérité c'est absurde. Je trouve, pour ma part, ce « noble homme » plus intéressant que nombre de ses pairs, qui ne font rien, alors que lui passe sa vie à chercher, à trouver, à perfectionner sans cesse un outil dont l'avenir est immense, dont l'avenir dépassera tous nos espoirs, et qu'il a été l'un des premiers à bien tenir en main.

***

Car il serait souverainement injuste de l'oublier, le comte de Dion, quoique jeune encore, a été des tout premiers à s'occuper de la question automobile.

Ses débuts avec la chaudière Trépardoux, ainsi baptisée du nom d'un troisième associé qu'il eut pendant quelque temps, remontent à une bonne dizaine d'années. Il commit la faute — ce n'est une faute que parce que ses travaux sur la vapeur n'ont pas encore réussi publiquement — de s'entêter dans le culte de la vapeur alors que le pétrole prenait le commandement de la troupe automobile. Ses essais ont été pourtant remarquables à diverses reprises.

En 1894, sa voiture-locomotive arrivait première à Rouen dans notre concours, mais nous lui accordions seulement le deuxième prix parce que cette voiture ne répondait pas à notre programme de locomotion commode, sans domestique ni auxiliaire d'aucune sorte.

En 1895, dans la course de 1,200 kilomètres, Paris-Bordeaux et retour, il joua de malheur ; ses deux voitures restèrent en route. Il en a été de même cette année. Je ne pense pas qu'il s'obstine encore dans une voie où il ne doit trouver que des déboires.

Assurément sa voiture à vapeur a des qualités maîtresses. Celle qu'il conduisait lui-même dans la course de Paris-Marseille et qui arriva première à Melun monte les côtes à vingt kilomètres à l'heure. Et c'est, me disait un admirateur des travaux du comte de Dion, le grand mécanicien Marinoni — qui n'est pas comte — une sorte d'extase lorsqu'on se sent emporté à cette vitesse le long d'une forte rampe. Elle était inconnue des hommes jusqu'à ce jour. En effet nul train de chemin de fer n'aborde les montées à semblable allure. L'élasticité de la vapeur permettrait ainsi de réaliser un programme dont les termes pourraient être ceux-ci ; c'est M. A. de Dion qui les formule : aller modérément en palier, sagement aux descentes, très vite aux montées. C'est original.

Je doute qu'on arrive jamais à rendre pratique pour le commun des mortels la voiture à vapeur ainsi conçue, mais je tiens à noter au passage le succès complet qui vient de couronner les efforts du comte mécanicien dans une voie tout opposée, et de dire tout le bien qu'il faut de sa dernière trouvaille : le tricycle à pétrole.

PANHARD & LEVASSOR

Constructeurs

19, Avenue d'Ivry, 19

PARIS

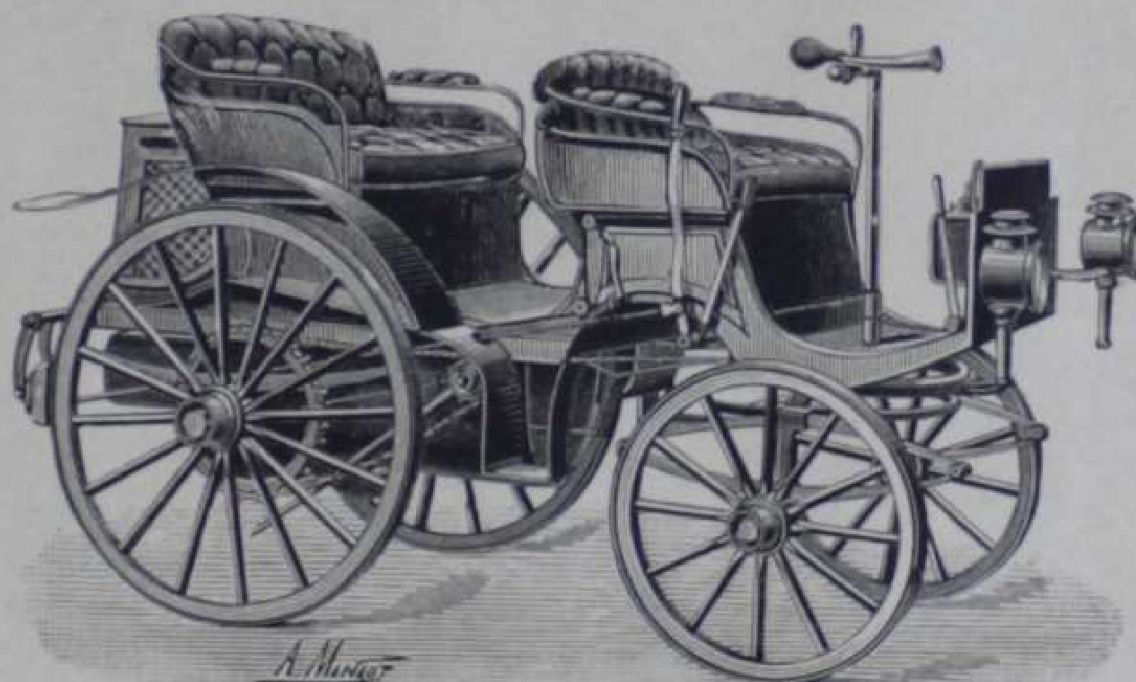
Concours du *Petit Journal*

PREMIER PRIX

Course de Paris - Bordeaux et retour

(1.200 kilomètres)

VOITURE ARRIVÉE PREMIÈRE



Voiture a quatre places, forme Mylord

Or cet engin — puisque engin est le mot — réalise à son tour le desideratum que j'ai plus d'une fois formulé ici : le véhicule automobile de l'homme aux moyens modestes commis voyageur, huissier, médecin de campagne, receveur d'effets de commerce, percepteur, etc. Je ne vous referai pas le récit de mon voyage dans le Morvan, où la fréquence des côtes m'enleva toutes mes illusions au sujet de l'utilisation pratique de la bicyclette. Parfaite pour le plaisir et pour le petit parcours ouvrier. Impossible pour les grandes tournées d'affaires, où il faut conserver de la tenue et emporter des échantillons avec soi.

— Puisse un de nos chercheurs, disais-je à l'ami Maxime Serpeille en gravissant le calvaire de Château-Chinon, trouver le tricycle automobile, qui affranchira nos voyageurs de commerce et tant d'autres travailleurs modestes, des ennuis du cabriolet, du cheval, du chemin de fer même!...

Léon Bollée vint, et j'ai dit ce que vaut sa trouvaille, mais en voici une seconde qui ne lui cède ma foi en rien. Et sans m'attarder à établir un parallèle entre les deux intéressants bibelots qu'a produits cette année l'ardeur de nos chercheurs, je me borne à constater que si M. Léon Bollée est arrivé le premier à Auxerre, il a dû abandonner la colossale épreuve dès le deuxième jour, au milieu d'une tempête exceptionnelle que les tricycles du comte mécanicien ont franchie sans sourciller. Ceux-ci sont allés, au surplus, à Marseille et en reviennent, toujours en tête, ou si près de la première voiture que toute chicane serait ridicule pour quelques minutes.

C'est donc un problème que nous avons posé ici avec insistance et qui vient d'être pour la deuxième fois résolu. Je pense que M. Albert de Dion reconnaîtra, à la façon spontanée dont je le félicite aujourd'hui de sa trouvaille, que l'impartialité seule et le seul désir de rencontrer le merle blanc rêvé guident nos pas, au *Petit Journal*, pour employer la formule consacrée des chœurs d'opéra.

Je tiens à l'assurer pour ma part de la parfaite conscience avec laquelle j'examine chaque découverte, dans cet ordre d'idées si nouveau pour les foules, avant de leur en parler. Je me méfie des essais entre amis, des récits fabuleux dont le contrôle nous échappe ; je ne veux m'en tenir qu'à l'expérience faite par moi-même ou sous mes yeux pendant un long délai.

J'ai expérimenté la voiturette Bollée ; je vois actuellement ce que le tricycle de Dion donne en fait de résultats pratiques, sous le contrôle sévère d'une course inoubliable, et je mets ces deux produits bizarres, si modernes, si longtemps attendus, d'un moteur à pétrole et d'un vélocipède, sur le même plan, qui est le premier et que nous avons tracé au grand jour, ici même.



Oui, une question sociale est résolue du fait de chercheurs comme ces messieurs. Le voyageur de commerce n'a plus besoin, réellement, de voiture ni de cheval. Avec l'une ou l'autre de ces deux « mouches de la route », il peut entreprendre les plus longues tournées. L'apprentissage du moteur est évidemment nécessaire, mais ce n'est rien, l'affaire de huit jours. Ne faut-il pas apprendre à conduire les chevaux ?

Ce qui m'a surpris dans le tricycle de Dion, c'est son extraordinaire simplicité. Un petit réservoir à pétrole, un minuscule moteur, une sacoche à électricité, trois roues et une selle, et en avant, à 15, 20, 25, 30 kilomètres à l'heure! On pédale de temps à autre pour aider la machine, ce qui fait, après tout, la part de l'hygiène. C'est parfait.

L'une des originalités de ce tricycle de Dion est son allumage électrique. On l'a beaucoup décrié. Il défie depuis huit jours ses détracteurs et semble condamner l'allumage à feu visible, avec tubes de platine. Il est plus discret, plus précis, moins sujet aux caprices du vent, encore que le vieux système ait de réels avantages.

Mais, me direz-vous, pour allumer électriquement un mélange de gaz il faut emporter des accumulateurs d'électricité, et ces accumulateurs ne durent pas plus de quelques heures. Alors, où les recharger ? C'est une sujétion inadmissible.

Or, dans ce tricycle de Dion, on constate précisément que l'accumulateur, qui partout ailleurs se déchargerait en quelques heures, dure là plus de cent heures!

Grâce à une ingénieuse distribution qui est une petite merveille de mécanique simpliste, l'accumulateur ne se décharge qu'au centième de seconde précis où il doit déterminer l'explosion du mélange moteur. En réalité tout est là, et c'est ce qui fait que cet appareil de locomotion est aujourd'hui vraiment pratique. Une lutte entre Léon Bollée et le comte mécanicien s'impose après les performances relatives de leurs deux inventions, — vitesse et endurance.

PANHARD & LEVASSOR

Constructeurs

19, AVENUE D'IVRY, 19

PARIS

CONCOURS DU *Petit Journal*

PREMIER PRIX

Course de Paris - Bordeaux et retour

(1.200 kilomètres)

VOITURE ARRIVÉE PREMIÈRE



VOITURE A QUATRE PLACES, FORME MYLORD, AVEC PAVILLON

N'en désespérez pas : nous l'aurons ; mais elle n'aura de réel intérêt que si elle se fait sur un parcours de cinq cents kilomètres, en trois jours, de l'aurore à la nuit. Et retenez ceci, vous tous qui attendez le petit véhicule automobile comme le Messie, celui de ces deux-là qui n'arrivera pas le premier au but sera encore un fameux outil.

La vérité, je le répète, c'est que l'un et l'autre se complètent et résolvent le problème. Le reste ne nous regarde pas.

⁂

Je me garderai bien de terminer ce panégyrique, mûrement réfléchi, du tricycle de M. A. de Dion, cheval-voiture de l'homme dès demain maniable, et même dès aujourd'hui, sans attribuer à son associé, si modeste et si compétent, je le sais de bonne source, la part mystérieuse qui lui revient dans une collaboration déjà longue et féconde.

Que fait M. Bouton? Inspire-t-il? Discute-t-il? Fignole-t-il? Construit-il? Que nous importe? Il en est de la collaboration industrielle comme de la collaboration littéraire, beaucoup plus connue du public. Qui saura jamais pourtant ce qu'a fait Meilhac, ce qu'a fait Halévy dans la *Vie parisienne*, dans la *Belle Hélène* ou dans la *Grande-Duchesse?* Duvert et Lausanne restent aussi indissolublement liés dans la mémoire des gens de théâtre que Brueys et Palaprat, Labiche et Delacour, Clairville et Siraudin. Il paraît résulter du travail prolongé de deux hommes ensemble et sous la même raison sociale qu'ils s'entendent, qu'ils se comprennent l'un l'autre et se complètent. C'est l'essentiel.

Que MM. de Dion et Bouton prennent chacun leur part des éloges que je décerne ici à tous deux au nom du public qui suit leurs efforts depuis huit jours. Tout le monde a compris à présent que leur « bibelot » constitue à son tour une phase de la révolution que je salue de grand cœur.

Après la bicyclette de Wolffmuller, qui nous a vraiment déçus, Léon Bollée et le comte de Dion viennent coup sur coup d'assurer à la France la première place dans le mouvement qui pousse la locomotion automobile vers le plus démocratique des succès.

La voiture, même à deux places, reste à la portée des gens fortunés. Le tricycle automobile va devenir le vrai cheval du petit commerçant qui voyage. On aurait tort de lui demander autre chose. C'est déjà énorme, et si près des premiers tâtonnements !

Pierre Giffard.

La troisième course des automobiles

SEPTIÈME JOURNÉE — 30 SEPTEMBRE

(*Dépêches de notre envoyé spécial*)

Avignon, 30 septembre, 10 h. matin.

Comme on s'y attendait, les concurrents ont dû dès le départ engager la lutte et une lutte sérieuse contre le mistral qui balayait la route et leur cinglait le visage. Ils n'en sont pas moins partis très gais et pleins de confiance à l'heure réglementaire : le nº 6, la petite voiture à deux places Panhard et Levassor qui continue à mener le train, s'est élancé à 7 h. 9; l'ont suivie à une minute d'intervalle : nº 15, tricycle de Dion ; nº 46, Peugeot, six places ; nº 51, tricycle Michelin ; nº 8, Panhard et Levassor, quatre places ; nº 5, phaéton Levassor ; nº 13, motocycle de Dion; nº 41, break Delahaye, conduit par M. Archdeacon ; nº 42, dog-cart Delahaye ; nº 29, Maison parisienne, quatre places ; nº 30, Maison parisienne, quatre places ; nº 9, voiture Lebrun, deux places ; nº 52, tricycle Michelin ; nº 39, voiturette-tandem Bollée ; soit seize partants.

Le break à six places Panhard et Levassor, nº 7, n'a pas quitté le parc. La nuit dernière, il a buté contre une voiture dont le conducteur avait négligé d'allumer sa lanterne et l'a renversée. Fort atteint lui-même par cette collision, il abandonne la course.

M. Levassor qui, à la suite de sa chute, a dû s'arrêter ici à l'hôtel d'Europe, n'a pu ce matin, comme il le désirait, reprendre la conduite de son phaéton. Il va aussi bien que possible, mais il est encore très courbaturé et devra garder la chambre une huitaine de jours.

L'étape d'aujourd'hui est, je vous l'ai dit, de 227 kilomètres. Les premiers concurrents ne pourront donc atteindre Lyon avant le milieu de l'après-midi.

Lyon, 30 septembre, 4 h. 15 soir.

La voiture numéro 6 (Panhard et Levassor) qui continue à tenir la tête, est arrivée à Lyon à 3 h. 30' 10".

Son énergique conducteur, M. Mayade, a été salué par les acclamations et les applaudissements des nombreux curieux massés au contrôle d'arrivée.

Jusqu'à Lyon, a-t-il déclaré, il a dû lutter contre un vent terrible.

6 heures.

Le nº 5 arrive à 3 h. 59' 32", nº 46 à 4 h. 14' 45", nº 42 à 4 h. 45' 22" ; un bouquet est offert aux arrivants par M. Jaeger. Le numéro 8 arrive à 5 h. 3' 50", le numéro 44 arrive à 5 h 20' 20", Le numéro 15 arrive à 5 h. 40' 35", le 39 à 6 h. 2' 3".

PANHARD & LEVASSOR

Constructeurs

19, Avenue d'Ivry, 19

PARIS

Concours du *Petit Journal*

PREMIER PRIX

Course de Paris - Bordeaux et retour

(1.200 kilomètres)

VOITURE ARRIVÉE PREMIÈRE



Voiture a quatre places forme Petit Omnibus

10 h. 20 soir.

Le n° 13 arrive à 6 h. 39' 6"; le n° 41 à 6 h. 41' 19"; le n° 51 à 8 h. 1; le n° 30 à 8 h. 37' 14"; le n° 29 à 9 h. 23' 24"; le n° 52 à 9 h. 47.

A l'heure où je vous télégraphie, deux voitures seulement, les n°s 9 et 26, sont encore attendues. La nuit est très noire. Le vent de Lyon est aussi fort que le mistral d'Avignon et les rafales de pluies se succèdent. Pourvu que les concurrents n'aient pas demain à essuyer une tempête semblable à celle qui les a assaillis entre Auxerre et Dijon !

HUITIÈME JOURNÉE. — 1er OCTOBRE

(Dépêches de notre envoyé spécial)

Lyon, 1er octobre, 9 heures.

C'est sous un ciel froid et humide que s'est effectué ce matin le départ de Lyon. Seize voitures se sont rangées sous les ordres de M. Hérard, le starter, et sont parties dans l'ordre suivant :

Le n° 6, à 7 h. 37; puis, de minute en minute, le n° 5; le n° 46; le n° 42; le n° 8; le n° 44; le n° 15; le n° 39; le n° 13; le n° 41; le n° 51; le n° 30; le n° 29; le n° 52; le n° 9; le n° 26 (ces deux dernières voitures étaient arrivées pendant la nuit); le n° 26, à 11 h. 40, et le n° 9, à 4 h. 38' 2".

L'étape de Lyon à Dijon est de 198 kilomètres. Les concurrents n'arriveront donc dans la seconde ville qu'assez avant dans l'après-midi.

Dijon, 1er octobre, 2 h. 40.

C'est toujours le n° 6 qui mène la course. Il vient d'arriver à Dijon à 2 h. 12' 50", après avoir couvert en 6 h. 35' 50" les 198 kilomètres qui séparent cette ville de Lyon.

La foule massée aux abords du contrôle et sur le boulevard de Sévigné lui a fait une formidable ovation.

M. Mayade, son énergique conducteur, et ses compagnons de voyage avaient reçu en route plusieurs magnifiques bouquets.

Dijon, 1er octobre, 4 h. 31 soir.

Le n° 8, Panhard et Levassor, arrive à 2 h. 44' 25" et le n° 42, conduit par M. Delahaye, à 3 h. 21' 55", le n° 13 à 3 h. 35' 55", le n° 51 à 3 h. 42' 35", le n° 5 à 3 h. 42' 56", le n° 46 à 3 h. 49' 25", le n° 41 à 4 h. 9' 10", et une dépêche annonce que le n° 44, à M. Peugeot, qui a admirablement marché jusque-là, est momentanément arrêté.

Fort aimablement Mme Roubot, propriétaire de la brasserie du Lion de Belfort, où est établi le contrôle, et Mlle Ernestine, caissière de l'établissement, offrent un bouquet aux trois premiers champions. De son côté, la foule qui augmente sans cesse et s'étage au loin sur la route les acclame longuement, ainsi que les autres concurrents d'ailleurs, qui se succèdent maintenant à intervalles assez rapprochés; ils arrivent un peu transis de froid, car ils ont eu vent debout durant tout le trajet.

L'air est des plus vifs.

L'accueil exceptionnellement cordial que leur fait la population de Dijon a bientôt fait de les réconforter et leur bonne humeur ne les abandonne pas.

Les membres du contrôle, surtout MM. Galopin, Rencker, Curtel, Lavirotte, Borne, Rey, Cottereau et le chronométreur, M. Dumont, entourent les arrivants des plus délicates attentions.

Ce soir le Touring-Club dijonnais offre un champagne d'honneur à ces derniers et aux délégués de l'Automobile-Club de France.

5 h. 55 soir.

Le n° 15 arrive à 4 h. 26' 45" et le n° 39 à 4 h. 42' 52". Ce dernier véhicule (la voiturette Bollée) et les tricycles de Dion dont notre collaborateur Pierre Giffard fait ressortir ce matin les avantages, les qualités de résistance, sont à leur entrée en ville l'objet de la curiosité générale.

Dijon, 1er octobre, 10 h. 55 soir.

Le n° 29, de la Société parisienne, est arrivé à 6 h. 49' 30" et le n° 44, à M. Peugeot, qui avait dû s'arrêter assez longtemps, à 9 h. 10' 2".

Comme je vous le disais dans ma précédente dépêche, le Touring-Club dijonnais a offert dans ses salons, très fleuris pour la circonstance, le champagne aux membres de l'automobile et aux concurrents.

M. Evelyn Ellis, membre du Parlement anglais, venu à Dijon exprès pour assister à l'arrivée des premières voitures, prenait part à cette réception.

Le docteur Parisot, président du Touring-Club, a souhaité une cordiale bienvenue aux représentants de l'automobile et à ceux de la presse.

M. Peugeot a répondu au nom de l'Automobile-Club et de ses constructeurs ; le comte de Dion a bu à la ville de Dijon qui a fait aux concurrents une si amicale et si cordiale réception, et le comte de la Valette aux dévoués membres du contrôle qui se sont acquittés avec tant d'affabilité et de dévouement de la mission dont ils avaient bien voulu se charger.

Comme le précédent orateur et le docteur Parisot venaient de le faire, M. de la Valette a bu aussi à la presse et plus spécialement au *Petit Journal* et à notre collaborateur Pierre Giffard qui ont tant fait pour le triomphe de l'automobile.

Demain, les concurrents vont aborder leur avant-dernière étape. Nous avons dit que contrairement à ce qu'ils ont fait à l'aller, ils ne s'arrêteraient pas à Auxerre mais à Sens.

Samedi, départ de Sens pour Paris où les premières voitures arriveront probablement vers onze heures du matin.

Gilbert Thuillier.

PANHARD & LEVASSOR

Constructeurs

19, Avenue d'Ivry, 19

PARIS

Concours du *Petit Journal*

PREMIER PRIX

Course de Paris-Bordeaux et retour

(1,200 kilomètres)

VOITURE ARRIVÉE PREMIÈRE



Omnibus a quatre places avec siège séparé pour conducteur

La troisième course des automobiles

NEUVIÈME JOURNÉE. — 2 OCTOBRE.

(Dépêches de notre envoyé spécial)

Dijon, 2 octobre, 10 h. 55 matin.

Ça se tire, comme on dit au régiment : encore un jour, encore une escale et les nautonniers de la route feront voile directement sur Paris. En attendant, ils filent vers Sens à une vitesse de nombreux nœuds à l'heure.

Au signal de M. Varennes, le starter, ils son partis de Dijon ce matin dans l'ordre suivant : le n° 6 (Panhard et Levassor, deux places) à 7 h. 21, puis de minute en minute, le n° 8 (Panhard et Levassor, quatre places); le n° 42 (dog-car Delahaye, 4 places); le n° 13 (tricycle de Dion); le n° 51 (tricycle Michelin); le n° 5 (phaéton Levassor, deux places); le n° 46 (Peugeot, cinq places); le n° 41 (break Delahaye, quatre places); le n° 44 (Peugeot, deux places); le n° 29 (Maison Parisienne, quatre places); le n° 30 (Maison Parisienne, quatre places); le n° 39 (voiturette-tandem Bollée); le n° 15 (tricycle de Dion); le n° 9 (Lebrun, deux places). Ce dernier véhicule était arrivé ce matin à 6 h. 10 et la voiture n° 30 à 4 h. Soit quatorze voitures qui roulent actuellement vers Sens.

Cette avant-dernière étape est de 209 kilomètres ; c'est elle, on s'en souvient, qui, par suite d'une épouvantable tempête, a mis neuf concurrents hors de course.

A ce sujet, peut-être, une petite récapitulation s'impose-t-elle : Trente-deux voitures sont parties de Paris, vingt-sept d'Auxerre, seize de Dijon, quatorze de Lyon et quatorze d'Avignon.

Au retour, trois traînardes ayant rejoint le peloton, les départs se décomposent ainsi : dix-sept véhicules partis de Marseille, seize d'Avignon, seize de Lyon et quatorze ce matin de Dijon.

Le n° 52, le tricycle de Dion arrêté à Villefranche, et le n° 26, le cabriolet Landry et Beyroux, dont on n'a pas de nouvelles ici, n'ayant pas abandonné la course, c'est seize voitures qui tiennent encore la route.

Le nombre des concurrents en ligne est donc exactement le même qu'au premier départ de Dijon.

Ce rapprochement laisse entrevoir combien peu de véhicules eussent été éliminés sans la tempête du 25 septembre ; presque tous auraient triomphé de l'épreuve.

M. Léon Bollée, qui a abandonné la course dans les conditions que j'ai dites, est revenu du Mans sur la voiturette, l'ancien 47 ; il est parti ce matin à la suite des concurrents, mais il a dû les dépasser bientôt car il s'est immédiatement lancé à un train d'enfer. M. Bollée veut, paraît-il, à titre officieux, bien entendu, suivre ou précéder la course jusqu'à Paris.

Sens, 2 octobre.

Le n° 6 arrive au contrôle installé chez M. Bailly, pharmacien, rue de la République, à 2 h. 25. On lui remet un bouquet magnifique.

Le n° 5 à 2 h. 43' 16" ; le n° 8 à 3 h. 12' 3".

Le n° 51 arrive à 3 h. 15' 48" ; le n° 39 à 3 h. 23' 46" ; le n° 13 à 3 h. 52' 39" ; le n° 41 à 4 h. 25' 6".

Tous les concurrents sont accueillis à leur arrivée par les applaudissements de la foule massée aux abords du contrôle.

Le n° 42 arrive à 4 h. 32' 15". La voiture n° 44, à M. Peugeot, a été arrêtée à l'entrée de Sens, à environ 1,500 mètres, par suite d'un accident d'essieu.

Le n° 15 arrive à 6 h. 52' 30".

Gilbert Thuillier.

(Dépêche de notre correspondant)

Auxerre, 2 octobre, 5 h. soir.

Une des voitures automobiles prenant part à la course Paris-Marseille-Paris a effrayé un cheval monté par un soldat du 4e de ligne.

Le soldat est tombé et s'est blessé. Il a été transporté à la caserne dans une voiture d'ambulance.

DIXIÈME JOURNÉE. — 3 OCTOBRE

(Dépêche de notre envoyé spécial)

Sens, 3 octobre, 8 h. matin.

En route pour Paris !

Le départ de Sens, le dernier, vient de s'effectuer par un temps superbe. Malgré l'heure matinale, les habitants de la ville s'étaient rendus en foule sur la route.

Les voitures sont parties toutes ornées de bouquets. Au signal donné par M. Varennes, la première, le n° 6 toujours, est partie à 7 h. 20. Les autres, conformément au règlement, à une minute d'intervalle.

Sont ainsi partis :

Le n° 5, le n° 8, le n° 51, le n° 39, le n° 13, le n° 41, le n° 30, le n° 46, le n° 44, le n° 29, le n° 26 qui était arrivé le matin à 4 h. 49 35", le n° 15 et le n° 42.

En tout quatorze partants.

Gilbert Thuillier.

L'arrivée à Paris

La course Paris-Marseille et retour a pris fin hier par l'arrivée à la porte Maillot.

A onze heures du matin tous les « chauffeurs » de marque appartenant à l'Automobile-Club étaient au contrôle, installé boulevard Maillot devant le restaurant Gillet. Les commissaires de la course, le brassard rouge au bras, reçoivent leurs invités.

Il n'est pas facile de maintenir le service d'ordre tant la foule est compacte, et dans son impatience de voir paraître les premières voitures, constamment elle rompt les barrages de gardiens de la paix.

PANHARD & LEVASSOR

Constructeurs

19, Avenue d'Ivry, 19

PARIS

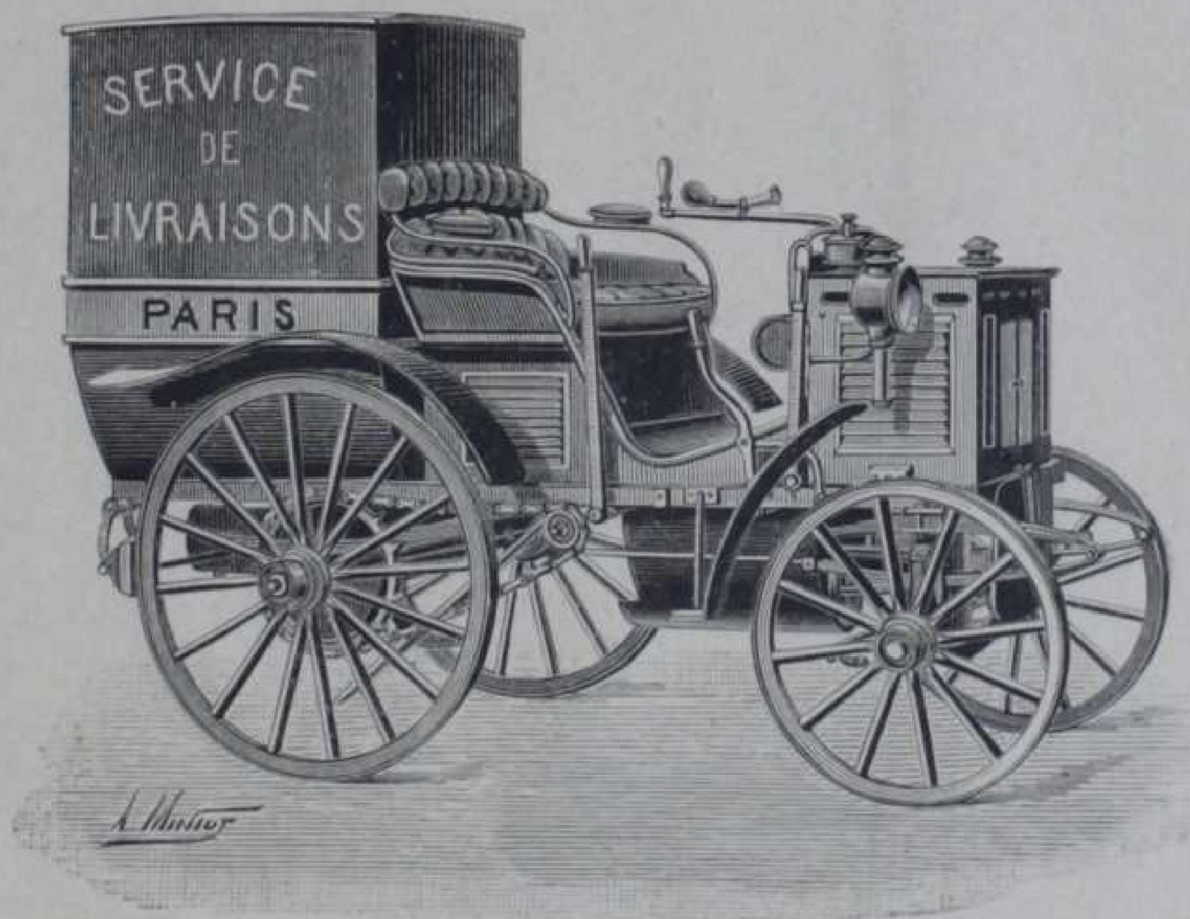
Concours du *Petit Journal*

PREMIER PRIX

Course de Paris - Bordeaux et retour

(1.200 kilomètres)

VOITURE ARRIVÉE PREMIÈRE



Voiture avec ballon a l'arrière pour marchandises

Midi sonne sans qu'on ait encore aperçu les premiers concurrents.

Enfin des cris s'élèvent à l'extrémité du boulevard Maillot, des cyclistes paraissent annonçant l'arrivée de la première voiture.

C'est le tricycle Michelin, n° 51, qui arrive. Il est chronométré à midi 18' 34".

Puis viennent successivement : n° 8 (Panhard et Levassor) à midi 21' 40"; n° 5 (Panhard et Levassor) à midi 22' 35"; n° 13 (tricycle de Dion et Bouton) à midi 24' 6"; n° 39 (voiturette-tandem Bollée) à midi 30' 2"; n° 41 (break Delahaye) à midi 31' 20"; n° 44 (Peugeot, 2 places) à midi 57' 16"; n° 46 (Peugeot, 5 places) à 1 h. 55"; n° 6 (Panhard etLevassor, 4 places) à 1 h. 2' 15".

Cette voiture, qui presque constamment est arrivée première à tous les contrôles, était attendue impatiemment.

Une véritable ovation est faite au conducteur du véhicule, M. Mayade. La foule éclate en applaudissements, des bouquets sont lancés dans la voiture. C'est presque du délire.

C'est cette voiture la gagnante de la course, celle qui a mis le moins de temps pour franchir le parcours qui est de 1,728 kilomètres.

Tous les arrivants entrent dans la cour du restaurant Gillet et sont photographiés. Des fleurs leur sont offertes et tout de suite ils repartent au Palais de l'Industrie où est organisée une exposition des voitures qui ont fait le trajet.

Après le n° 6 arrivent dans l'ordre suivant : n° 42 (dog-cart Delahaye), à 1 h. 38' 30"; n° 15 (tricycle de Dion), à 2 h. 10"; n° 26 (Landry et Beyroux), à 2 h. 39' 30"; n° 30 (Maison parisienne), à 3 h. 30' 53"; n° 29 (Maison parisienne), 3 h. 42' 25".

Le classement

Voici l'ordre du classement des gagnants de la course et les temps qu'ont mis les voitures ci-dessous à faire le parcours :

1er, n° 6 (Panhard et Levassor) en 67 h. 42'58";
2e, n° 8 (Panhard et Levassor) en 68 h. 11'5";
3e, n° 13 (tricycle de Dion) en 71 h. 1';
4e, n° 5 (phaéton Levassor) en 71 h. 23' 22";
5e, n° 51 (tricycle Michelin) en 73 h. 30' 12";
6e, n° 46 (Peugeot) en 75 h. 26' 24";
7e, n° 41 (Delahaye) en 75 h. 29' 48";
8e, n° 44 (Peugeot) en 81 h. 23' 51".

Les prix

Les concurrents de la course qui vient de se terminer auront à se partager une somme qui peut, approximativement, être évaluée à 35,000 francs.

Cette somme sera répartie entre les gagnants de chaque série en tenant compte du nombre des partants et des coefficients affectés à chacune d'elles.

Si on s'en rapporte à la formule indiquant le montant de la somme des prix de chaque série, le prix le plus élevé sera de 13,000 francs, le suivant de 6,500 francs, le troisième de 3,250 francs, le quatrième de 1,625 francs, le cinquième de 800 francs, le sixième de 400 francs et le septième de 200 francs.

La valeur des prix dans chaque série est, comme on voit, établie de telle façon que le premier est le double du second, le second le double du troisième et ainsi de suite.

Le nombre des prix sera augmenté s'il y a lieu de façon à comprendre tous les véhicules qui auront réalisé une vitesse égale ou supérieure à 20 kilomètres à l'heure. Il pourra être réduit de façon à éliminer les véhicules qu n'auront pas réalisé une vitesse de 15 kilomètres.

Conclusion pratique

Voilà donc terminée cette épreuve monstre de Paris-Marseille et retour, qui, pendant près de deux semaines, aura occupé les esprits curieux de progrès et convaincu les plus récalcitrants.

Les concurrents ont démontré que les automobiles de toute marque sont en état, et à degré presque égal, de supporter la fatigue d'une course comme on n'en demande jamais à aucune voiture dans la réalité de la vie.

Tel un pont nouveau dont on essaie la résistance en le chargeant au centuple, l'industrie nouvelle de l'automobile vient d'être publiquement éprouvée pour la troisième fois.

Les gagnants, supérieurs de quelques heures à leurs adversaires, sur la formidable distance de 1,700 kilomètres, sont heureux et fiers de leur victoire; les autres peuvent dire qu'ils ont vaillamment sauvé la face : en somme tout ce monde spécial et embryonnaire de l'Automobile, qui se résume dans le grand club nouvellement fondé, est satisfait et se congratule de ce beau succès.

PANHARD & LEVASSOR

Constructeurs

19, Avenue d'Ivry, 19

PARIS

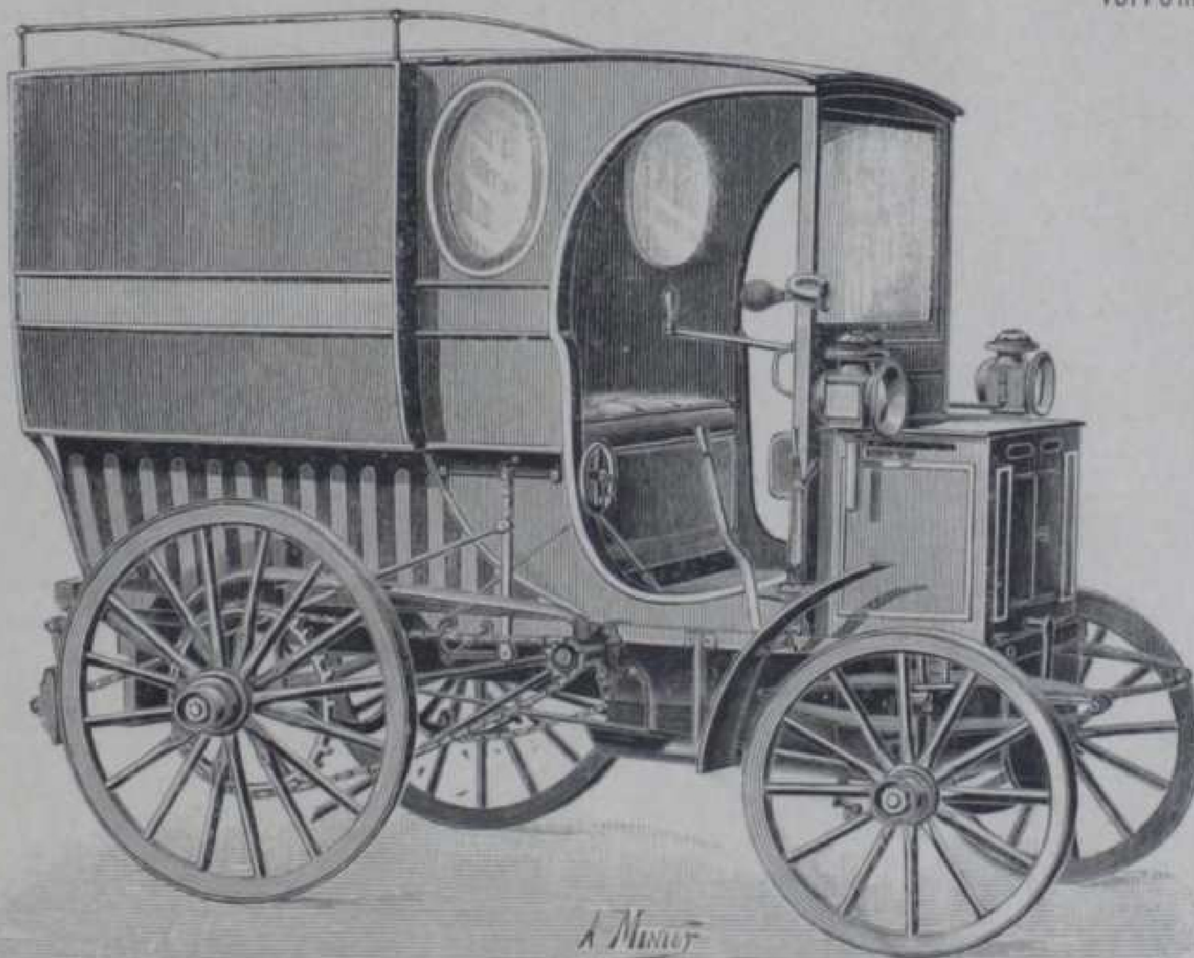
Concours du *Petit Journal*

PREMIER PRIX

Course de Paris - Bordeaux et retour

(1,200 kilomètres)

VOITURE ARRIVÉE PREMIÈRE



Voiture de livraison

Il n'y a eu ni morts ni blessés dont la blessure ait été bien grave. Les plus folles vitesses — sûres garantes d'allures moyennes plus aisées à soutenir — ont été atteintes sans catastrophes ; la solidité des moteurs et l'endurance des voitures ont été constatées par des milliers de spectateurs échelonnés sur tout le parcours de Paris à Marseille et de Marseille à Paris. Bref, l'idée s'enfonce avec plus de force que jamais dans les masses et y fait son large trou, par lequel passeront toutes les rengaines et tous les lieux communs que la routine humaine a toujours en réserve dès qu'il apparaît quelque chose de nouveau sous le soleil.

Voilà qui est parfait. Maintenant que c'est fini, que va faire l'Automobile-Club de France pour se rendre digne du sous-titre dont il s'est paré : Société d'encouragement ?



Ses dirigeants, mes très aimables collègues, se le demandent peut-être. Pour ma part, je ne suis pas inquiet, et le cercle de la place de l'Opéra me paraît avoir une rude besogne sur la planche.

Le tout est de savoir s'il veut entrer dans la voie des travaux pratiques ou s'il préfère se confiner dans des manifestations plus ou moins bruyantes, dont l'oreille publique finirait pourtant par se lasser, alors qu'on la solliciterait trop souvent.

La révolution qui naît peu à peu de la trouvaille du père Michaux, lequel ne soupçonnait certes pas qu'en adaptant une pédale à un célérifère il chambardait la face du monde, est sociale, économique ; elle a tout pour elle. Il importe donc de la guider sérieusement et de l'étayer sur des bases solides.

J'estime qu'après la course qui vient de finir, le livre des randonnées à travers la France n'a plus qu'à se refermer jusqu'en 1900, par exemple, date inévitable d'un nouveau combat pour le progrès.

Assez de courses pour le moment ; nous savons tout ce qu'elles pouvaient nous apprendre. Nous avons eu Paris-Rouen, Bordeaux et retour, Marseille et retour, toujours de plus fort en plus fort.

Que nous montrerait-on à présent ? Brest, Dunkerque, Menton, Hendaye avec retour à la pointe du Conquet ? Le tour de la France par les sommets des Alpes, des Pyrénées et les rivages de l'Océan ?

De Paris à Pékin, avec retour par la Sibérie ?

Quel intérêt cela pourrait-il offrir ? Ne pouvant rester en dessous de ce qui vient d'être fait, les clubmen de la place de l'Opéra n'ont plus qu'une ressource, c'est de décréter que les automobiles iront désormais de Paris à Mantes à reculons, ou de Paris à Belfort sur deux roues du même côté, sans prendre d'essence minérale en route, ni d'eau. C'est dans l'excentricité seule que pourraient renouveler leur provision d'intérêt — et encore ! — des épreuves du genre de celle qui vient de finir.

Il n'en faut donc plus. Le public a vu, il a compris. Il sera sage d'en rester là pour le moment. Ne convient-il pas de s'arrêter dans une voie où l'automobile, sans cesse en lutte sur les routes pour une médaille de vermeil ou de chocolat, finirait par se discréditer ?

Qu'on organise de loin en loin de petits concours spéciaux, des matches intimes entre rivaux qui se défieront l'un l'autre, passe !

Mais que le grand cercle, dont la mission est sérieuse avant tout, ne se laisse pas entraîner hors de sa voie, qui est d'encourager l'industrie nouvelle par divers moyens et non par un seul, toujours le même, monotone et à présent usé.



La route qui s'ouvre devant l'Automobile-Club me paraît, d'autre part, toute tracée : Le cercle des Chauffeurs se doit à lui-même, doit à ses adhérents et aussi à quiconque aspire à devenir un adepte de l'Automobile et le propriétaire d'un véhicule mécanique, de dresser cet hiver même, — il n'est que temps, — une véritable carte de la France automobile. Car cette carte n'existe pas et il est indispensable qu'elle soit faite.

Je suppose que vous deveniez demain propriétaire d'une voiture grande ou petite, d'un motocycle même, et que vous partiez pour un long voyage après quelques leçons prises chez le fabricant, croyez-vous qu'il ne vous arrivera pas d'avaries fâcheuses ? Oh ! que si !

Pour être graves, elles ne seront pas graves : elles ne le seront que parce que vous ne saurez pas y parer. Ce seront des niaiseries qui vous feront sourire au bout de six mois, quand vous connaîtrez bien votre machine, mais qui vous laisseront ahuri pendant la période d'incubation — celle qui est nécessaire à tout apprenti pour devenir un artiste.



PANHARD & LEVASSOR

Constructeurs

19, Avenue d'Ivry, 19

PARIS



Bateau de 6m,50 de longueur et 1m,60 de largeur, avec Moteur de 2 chevaux 1/2

Eh bien, voici dix fabricants qui vont lâcher sur la France, l'été prochain, des centaines de novices qui ne sauront que faiblement s'entendre avec les caprices de leur machine neuve. Celui-ci ne comprendra pas; celui-là ne voudra pas y toucher; tel autre refusera de se salir; bref tout ce monde-là sera fort ennuyé de se trouver en panne sur la route, en plein désert pour ainsi dire, car autour de lui nul mécanicien, nul praticien dans aucune ville de France, — à quelques exceptions près, — ne connaîtra l'automobile... si la Société d'encouragement ne change la face des choses en six mois.

Il en va comme en 1890 de la bicyclette, que nul artisan en France ne savait réparer, ou si peu!... Aujourd'hui dans tout village un peu important, il y a un marchand de vélos qui connaît son affaire et qui fait *celle* des voyageurs en même temps que la sienne.

Voilà ce que doit poursuivre l'Automobile-Club de France, sur une échelle moindre, cela va sans dire. Mais la boule de neige se fera toute seule.

Il doit faire appel aux plus actifs et aux plus dévoués pratiquants de son comité, et leur remettre une mission nette: se partager la France en dix ou en douze, et dans chaque département provoquer l'éducation technique spéciale d'un mécanicien au moins, déjà familiarisé avec le vélo, qui se mettrait dès cet hiver, par quelques jours passés dans l'atelier d'un des fabricants membres du cercle, au courant des moyennes réparations qui intéressent le voyageur en automobile.



Voyez alors comme la carte de France s'établit pour l'été prochain. Un monsieur de Paris se trouve en panne avec sa nouvelle acquisition, par exemple, à Bagnoles-de-l'Orne. Il fait appel à toute son intelligence, à la vaillance de sa mécanique pour gagner cahin-caha Alençon où il sait qu'un homme compétent lui réparera son avarie. S'il ne peut plus avancer du tout, il aura plus tôt fait d'aller en chemin de fer quérir à Alençon ce mécanicien sauveur que d'abandonner sa voiture sous une remise de village et de s'en revenir à Paris avec son monde.

Le mécanicien, que l'Automobile-Club honorerait d'un brevet de capacité, recevrait au besoin une récompense en espèces. On trouve 50,000 francs pour donner des prix de course aux fabricants, on en trouvera bien 25,000, je pense, pour indemniser de leurs déplacements et de leur séjour à Paris des artisans qui sauveront plus tard la mise aux clients de ces messieurs.

Voyez tout de suite comme les routes s'éclairent! La timidité actuelle des amateurs d'automobiles... en chambre fera place à une confiance parfaite.

Craignant de faire naufrage sur les grandes routes où ils savent qu'il n'existe ni phares ni ports de refuge pour leur inexpérience, beaucoup d'amateurs — j'en connais plus de trente — attendent sous l'orme que l'automobile ne soit plus une sorte de phénomène, considéré par les mécaniciens des grandes villes de France avec des yeux en boule de loto, sans qu'ils osent y toucher, à moins qu'avec une belle outrecuidance, ils ne s'avisent de les démantibuler sous prétexte de réparations!

Créer ce personnel auxiliaire, provoquer sa venue à Paris, surveiller ses faits et gestes, lui faire passer une sorte d'examen et finalement le renvoyer avec un diplôme ou un billet de banque, suivant la position de fortune de l'homme, dans le département qu'il habite, n'est pas une petite affaire, certes; j'en vois pourtant l'exécution bien aisée si l'on veut s'en donner la peine.

Tout est là. Voudra-t-on?

C'est la seule conclusion que je trouve à déduire de cette troisième course des automobiles.

Pierre Giffard.

BATEAUX MUS PAR MOTEUR A PÉTROLE SYSTÈME DAIMLER

Le moteur DAIMLER, appliqué à la navigation, offre sur ses devanciers tous les avantages; il est d'une grande simplicité, son poids est très faible, son centre de gravité très bas, il prend très peu de place, est animé d'une grande vitesse de rotation et actionne directement l'hélice par un mécanisme breveté très simple qui permet l'arrêt instantané et la marche en arrière.

Le moteur est généralement placé à l'arrière, près du gouvernail; il laisse libre tout le reste du bateau.

La personne qui est auprès du gouvernail a à sa portée le levier de manœuvre pour la mise en marche, le renversement ou l'arrêt.

Le bateau étant arrivé à destination, on ferme un robinet, on éteint la lampe et l'on s'en va; il n'y a pas d'autres soins à donner au moteur.

Les bateaux se font à toutes les dimensions et à des forces variant de 1 à 10 chevaux.

Nous donnons ci-après les dimensions les plus courantes :

BATEAUX COQUE EN BOIS *(y compris machine et accessoires)*.

DIMENSIONS DE LA COQUE		FORCE EN CHEVAUX	NOMBRE DE PERSONNES	VITESSE APPROXIMATIVE EN KILOMÈTRES	PRIX
LONGUEUR	LARGEUR				
6m. »	1m.50	1	5 à 6	10	3.500 fr.
6m.50	1m.60	2 1/2	6 à 8	12	4.500
8m. »	1m.60	4	8 à 10	12	6.000
8m. »	1m.60	6	10	14	7.000
10m. »	1m.90	10	15	15	11.000

Les prix des bateaux subissent une augmentation lorsque la coque est demandée avec des aménagements spéciaux; il en est de même si la coque est en tôle d'acier.

Tous les bateaux marchant déjà mécaniquement peuvent recevoir le moteur à pétrole DAIMLER avec l'appareil breveté de propulsion.

CONDITIONS

Les prix de nos bateaux sont nets, ils s'appliquent à la marchandise prise dans nos ateliers et payables : un tiers à la commande, deux tiers à la livraison avec deux pour cent d'escompte.

IMPRIMERIE CHAIX, RUE BERGÈRE, 20, PARIS. — 15662-6-95. — (Encre Lorilleux).